

DERMAGA



DERAP MAJU PELINDO III

EDISI 181 • DESEMBER 2013



**BUKA RUTE
PETIKEMAS DOMESTIK,
KURANGI BEBAN PANTURA**

**"WINDOWS SYSTEM"
TEKAN BIAYA LOGISTIK**



**PELINDO III
BERULANG TAHUN KE-21**

**PELINDO III
JOURNALISM AWARDS**

**MENGUNJUNGI KLEINE
NEDERLAND DI KOTA SEMARANG**

ISSN:2252-4762



9 772252 476797



@pelindo3



Humas Pelindo III



Humas Pelindo III

www.majalahdermaga.com

Leading in Port Information

DERMAGA

SUSUNAN
REDAKSI

Pelindung

Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero)

Pengarah

Sumitro Agus Budiarto

Pemimpin Redaksi

Edi Priyanto

Redaktur Pelaksana

Camelia Ariestanti

Koordinator Liputan
& Fotografer

Wilis Aji Wiranata

Administrasi

Ardella Trastiana Dewi

Koordinator Distribusi

R. Suryo Khasabu

Alamat Redaksi

Jl. Perak Timur 610 Surabaya 60165 Indonesia

Telp: +62 (31) 3298631 - 3298637

Fax: +62 (31) 3295204 ; 3295207

Surat Ijin Terbit

Surat Keputusan Menteri Penerangan RI

NO. 1428/SK/DIRJEN PPG/SIT/1989.

Tanggal 27 Februari 1989

Wartawan Dermaga

tidak menerima imbalan dalam bentuk apapun, selama menjalankan tugas jurnalistik. Segala bentuk permintaan mengatasnamakan Majalah Dermaga adalah diluar tanggung jawab redaksi.

Redaksi menerima saran atau kritik via e-mail: humas@pp3.co.id

Dicetak Oleh : CV. Intergraf Indonesia
Isi diluar Tanggung Jawab Percetakan



Apa kabar pembaca ?

Edisi Desember 2013 merupakan edisi pamungkas penutup akhir tahun 2013 ini. Tahun ini terasa berlalu begitu cepat, begitu menurut sebagian orang. Tapi tahun ini, yang oleh Menteri BUMN-Dahlan Iskan 'dinobatkan' sebagai tahun kerja kerja memang berisi banyak sekali kegiatan. Di setiap edisi Majalah DERMAGA tahun ini, dapat Anda simak selalu saja ada *event* penting di Pelindo III.

Acara puncak menutup akhir tahun adalah perayaan HUT ke-21 Pelindo III yang berlangsung sangat meriah. Majalah DERMAGA dan ribuan mata menjadi saksi betapa acara digelar sangat megah dan meriah. PT Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI) tahun ini berhasil memboyong piala bergilir BAPOR Gathering 2013 sebagai juara umum. Yang istimewa di event tersebut juga digelarnya Pelindo III Journalism Awards 2013, yaitu sebuah ajang apresiasi Pelindo III kepada para jurnalis atas dedikasi dan loyalitas mereka dalam mendongkrak pencitraan Pelindo III lewat tulisan di media.

Persiapan perayaan HUT ke-21 PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) atau Pelindo sudah dilakukan jauh hari bahkan beberapa bulan sebelumnya. Nampaknya perayaan tahun ini dibuat berbeda. Beberapa cabang olahraga seperti bola voli, bulutangkis, tenis lapangan, tenis meja, futsal, bowling dan senam aerobik dipertandingkan untuk memeriahkan *event* tersebut. Peserta berasal dari anak cabang dan anak perusahaan Pelindo III. Semua paket kemeriahan dikemas dalam bentuk *event* BAPOR Gathering 2013 yang tentunya diselenggarakan dalam rangka HUT ke-21 Pelindo.

Bukan itu saja. Akhir tahun ini Majalah internal Pelindo III "DERMAGA" kembali mengukir prestasi dengan menyabet gelar Indonesia Best Internal Communication Media 2013. Penghargaan itu diperoleh "DERMAGA" di ajang PR Program & People of The Year 2013 yang digelar di Hotel Shangri-La, Jakarta pada 7 Nopember lalu. PR Program & People of The Year sendiri merupakan acara rutin tahunan yang diadakan oleh majalah Mix Marketing Communications yang merupakan kelompok majalah SWA. Tahun 2013 ini merupakan tahun kelima ajang tersebut diadakan oleh majalah Mix Marketing Communications.

Selain itu, Humas Pelindo III lewat ajang Anugerah Media Humas (AMH) yang diselenggarakan oleh Badan Koordinasi Kehumasan Pemerintah (Bakohumas) Kementerian Komunikasi dan Informatika (Kemkominfo), berhasil meraih tiga penghargaan dari lima kategori yang dilombakan. Ketiga penghargaan itu adalah Terbaik Ketiga kategori Laporan Kerja Humas, Terbaik Kelima kategori Pelayanan Informasi Melalui Website, dan Terbaik Kelima kategori Advertorial. Penyerahan penghargaan dilakukan bersamaan dengan acara Pertemuan Bakohumas Tingkat Nasional yang diadakan di The Sunan Hotel, Surakarta, Jawa Tengah pada 20 Nopember.

Edisi kali ini sarat dengan *event* yang diselenggarakan di Pelindo III. Selain itu, ada juga berita tentang investasi yang dilakukan Pelindo III. Pelindo III kembali merogoh kocek untuk berinvestasi peralatan bongkar muat sebesar US\$ 68,2 ribu. Berita selengkapnya silakan Anda simak di artikel Majalah DERMAGA kali ini.

Pembaca, saran dan kritik silakan Anda email via humas@pp3.co.id. Jangan lupa pantau terus berita terbaru via website www.pp3.co.id atau facebook dan twitter.

Untuk ibu-ibu di seluruh negeri, Selamat hari Ibu dan Selamat membaca!

Selamat
ATAS PELANTIKAN KEPADA

1. RAHMAT SATRIA, DIRUT PT TERMINAL PETIKEMAS SURABAYA (PT TPS)
2. PUTUT SRI MULJANTO, DIRUT PT BERLIAN JASA TERMINAL INDONESIA (PT BJTI)
3. M. ZAINI, KEPALA SATUAN PENGAWASAN INTERN (SPI)
4. DJUMADI, GM TANJUNG INTAN CILACAP
5. HOT RUDOLF MARIHOT, GM TENAU KUPANG
6. DENNY HERMANTO, SM PEMASARAN
7. ISKANDAR ZULKARNAEN, SM MANAJEMEN RISIKO DAN MUTU
8. IDA AYU DESSY, KEPALA BID. ADMINISTRASI SATUAN PENGAWASAN INTERN (SPI)

1. JOKO NOERHUDHA SEBAGAI ANGGOTA KOMISARIS PT BERLIAN JASA TERMINAL INDONESIA (PT BJTI)
2. GUGUS WIJANARKO ANGGOTA KOMISARIS PT BERLIAN JASA TERMINAL INDONESIA (PT BJTI)
3. YOHANES TEGUH PRATIKNO SEBAGAI ANGGOTA KOMISARIS PT PELINDO MARINE SERVICE (PT PMS)



10

Pengelolaan Website Pelindo III Dijadikan Contoh

Vender

Pelabuhan Tenau Kupang Lampaui Target



16



28

Pelindo III Beli Alat USD68,2 Juta



CCTV 07

Gate In

Majalah Dermaga

Best Internal

Communication Media 2013 07

Tiga Penghargaan Bakohumas

untuk Humas Pelindo III

08



09

Terminal Kalimas Ditertibkan

Humas Pelindo III

Tingkatkan Kompetensi

11

Gelar Budaya Kerja

Provinsi Jatim Inovasi Rubah

Mindset Birokrasi

12

Buka Rute Petikemas Domestik

Beban Pantura

Berkurang

14

Pelabuhan Pasuruan

Pernah Jadi Kiblat

Pelabuhan

Gula Dunia

18

Stevedoring

HUT KE-21 PELINDO III

Metamorfose

Djawatan Pelabuhan

ke PT Pelabuhan

Indonesia III (Persero)

20

PELINDO III

ULANG TAHUN

21 Tahun Berdedikasi

untuk Negeri

23

PELINDO III

JOURNALISM

AWARDS

26

30

Jala-jala

Terapkan

"Windows System"

Pelindo III Tekan Biaya

Logistik Nasional

32

Cargodoring

PRESIDEN SUSILO

BAMBANG YUDHOYONO

"Kelok Sembilan"

Lainnya Akan Segera Dibangun

36

Garbarata

Basis Industri Otomotif

Beralih ke Indonesia

38

Boom

Pelindo III Peroleh Pinjaman

Rp1,2 Triliun

40

Gantry

Uji Nyali Tanpa

Ijin Mengemudi

42

Jangan Asal Parkir

47

Bolder

Perlunya Pemanduan

di Taboneo

50

Behandle

Waralaba Indonesia

Mulai "Menjelajah" Dunia

54

Lolo

Terminal Petikemas Belawan

Tambah Dermaga 350 Meter

58

Haulage

Alamsyah Yunus

Raja Sirkuit Nasional 2013

60

Bolder

Menghapus Ragu

dengan Ayam Betutu

63

The Power of Negative Thinking

Sebuah Cara "Tak Biasa"

untuk Meraup Sukses

64

Reefer

Ragam Pendapat

HUT PELINDO III ke-21

Boom



44

Kain Endek Bali Bersinar Kembali 44

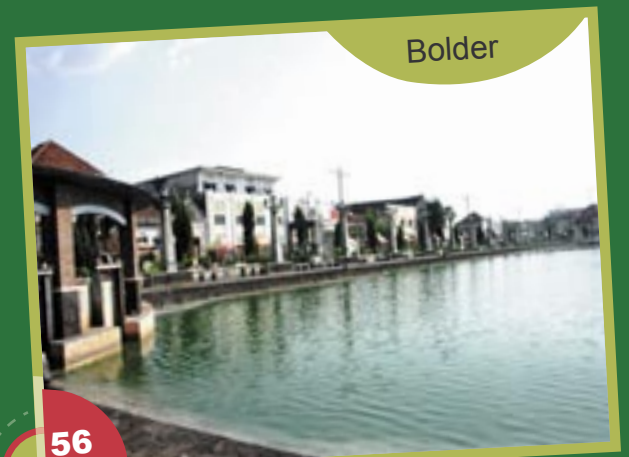
Trolly



52

Obyek Wisata Pulau Merah Unggulan Banyuwangi 52

Bolder



56

Mengunjungi Kleine Nederland di Kota Semarang 56

Anugerah BUMN 2013

Pelindo III ditetapkan sebagai Juara III BUMN Logistik Berdaya Saing Terbaik di ajang Anugerah BUMN 2013 yang dihelat oleh BUMN Track pada awal Desember 2013 ini. Penghargaan diterima oleh Direktur Personalia dan Umum Pelindo III A. Edy Hidayat N. dalam Malam Anugerah BUMN 2013 yang berlangsung di Hotel Grand Melia Jakarta. Selain Pelindo III, penerima penghargaan kategori BUMN Logistik Berdaya Saing Terbaik adalah Pelindo II sebagai Juara II dan PT Angkasa Pura I sebagai Juara I.



Lagi, Pelindo III Rekrut 60 Putra-Putri Daerah

Tahun 2013 ini Pelindo III kembali melakukan perekrutan pegawai bagi putra-putri daerah yang berada di luar pulau Jawa. Sebanyak 60 orang lulusan SMA berhasil melewati seleksi yang dilakukan oleh Pelindo III. Kini, ke-60 orang itu diberikan pendidikan kepelabuhanan di Politeknik Pelayaran Surabaya. Direktur Personalia dan Umum Pelindo III A. Edy Hidayat N. mengatakan perekrutan putra-putri daerah dimaksudkan untuk menyiapkan pemimpin-pemimpin perusahaan untuk cabang-cabang di daerah. Selama ini, pimpinan perusahaan di suatu daerah masih didominasi oleh orang Jawa. "Kami merasa kesulitan untuk



menempatkan SDM di suatu cabang pelabuhan di daerah. Dengan adanya putra-putri daerah diharapkan nanti mereka bisa membangun pelabuhan di daerah mereka masing-masing," kata Edy.



APA ke-39 di Kuta Bali

Pelindo III menjadi tuan rumah penyelenggaraan ASEAN Port Association (APA) ke-39 di Kuta Bali tanggal 12 s.d 15 November 2013. APA adalah sebuah forum para pengelola pelabuhan se-kawasan ASEAN untuk bertemu dan berbagi pengalaman guna menemukan solusi atas berbagai masalah kepelabuhanan serta hal-hal yang menjadi acuan bagi pengembangan pelabuhan di kawasan regional Asia tenggara. Pada kesempatan yang sama, Doty ASP Hub Antar Lembaga dan Monitoring GCG terpilih sebagai vice President APA periode 2014-2015.

Taat Bayar Pajak



Direktur Jenderal Pajak Kementerian Keuangan Republik Indonesia Fuad Rachmany beberapa waktu menyempatkan diri untuk singgah di Kantor Pusat Pelindo III. Kunjungan itu dilakukan dalam rangka menggali informasi tentang bisnis kepelabuhanan khususnya di Pelindo III. Kedatangan orang nomor satu di lingkungan Direktorat Pajak Kementerian Keuangan RI disambut oleh Direktur Keuangan Pelindo III Wahyu Suparyono. Pada kesempatan tersebut, Wahyu sempat menyinggung total kewajiban pajak yang disetor oleh Pelindo III kepada negara. Tahun 2012 lalu, setoran pajak Pelindo III kepada negara mencapai Rp726,67 Miliar. Hari itu, Fuad Rachmany juga mengunjungi lokasi pembangunan Terminal Teluk Lamong.

Pemeriksaan HIV/AIDS

Memperingati hari AIDS se-dunia, Pelindo III menggelar kegiatan pemeriksaan HIV/AIDS secara gratis bagi seluruh elemen kepelabuhanan di Pelabuhan Tanjung Perak. Pemeriksaan itu diikuti oleh puluhan pegawai Pelindo III, anak perusahaan, TKBM, dan instansi kepelabuhanan lainnya. Kegiatan itu dilaksanakan dengan tujuan untuk mengantisipasi penularan HIV/AIDS di kalangan kepelabuhanan. Menurut data yang dipublikasikan oleh Dinas Kesehatan Provinsi Jawa Timur, pada tahun 2012 lalu terdapat lebih dari 27.062 Orang Dengan HIV/AIDS (ODHA).

Majalah Dermaga Best Internal Communication Media 2013



Majalah intenal Pelindo III "Dermaga" kembali mengukir prestasi dengan menyabet gelar Indonesia Best Internal Communication Media 2013. Penghargaan itu diperoleh "Dermaga" di ajang PR Program & People of The Year 2013 yang digelar di Hotel Shangri-La, Jakarta pada 7 Nopember lalu. PR Program & People of The Year sendiri merupakan acara rutin tahunan yang diadakan oleh majalah Mix Marketing Communications yang merupakan kelompok majalah SWA. Tahun 2013 ini merupakan tahun kelima ajang tersebut diadakan oleh majalah Mix Marketing Communications.

"Majalah "Dermaga" dinobatkan sebagai Best Internal Communication Media 2013 bersama media internal lain dari Astra Grup, Bank Negara Indonesia, Bumiputera, dan Monex Investindo Futures," kata Kepala Humas Pelindo III Edi Priyanto.

Menurut Edi, "Dermaga" telah dinilai oleh tim juri hingga akhirnya memperoleh penghargaan tersebut. Kriteria penilaian penghargaan tersebut antara lain relevansi konten secara keseluruhan dengan misi/visi perusahaan, desain grafis atau tata layout, kreativitas sajian rubrikasi, aktualitas konten majalah, tata bahasa, dan kesesuaian fotografi dan ilustrasi terhadap konten artikel.

Edi menambahkan, apresiasi yang diperoleh Majalah Dermaga merupakan kerja keras dari tim redaksi dan tidak lepas juga dukungan dari manajemen Pelindo III. Selain itu, dukungan dari pembaca setia "Dermaga" dinilai Edi menjadi salah satu penentu majalah tersebut bisa eksis hingga 24 tahun lamanya.

"Majalah "Dermaga" telah melalui serangkaian masukan, kritikan, dan yang pasti kami masih akan terus belajar untuk lebih baik lagi," lanjut Edi yang merupakan Pemimpin Redaksi Majalah Dermaga.

Ketua bidang komunikasi perhimpunan humas (Perhumas) Indonesia, Felix Jebarus yang juga salah satu juri mengatakan majalah "Dermaga" cukup bagus sebagai media internal karena di dalam media internal tersebut ada keterlibatan pembaca yang berkaitan dengan kepentingan stakeholder. Ditekankan olehnya bahwa majalah "Dermaga" memiliki isi yang berkualitas berkaitan dengan komponen-komponen publik yang menjadi mitra Pelindo III.

"Jadi sebagai majalah internal cukup menarik karena dapat memnuhi kebutuhan informasi target pembacanya," katanya.

Sebelumnya, majalah "Dermaga" pernah dinobatkan sebagai majalah internal BUMN terbaik oleh Media Pekerja BUMN. Penghargaan itu diperoleh majalah "Dermaga" pada Agustus 2013 lalu.

Kini, majalah Dermaga tidak hanya tersedia dalam bentuk cetak, namun juga dalam bentuk digital. Hal ini untuk memudahkan para stakeholder mengakses darimana saja. Majalah "Dermaga" versi online dapat diakses melalui laman www.majalahdermaga.com. Para pembaca dapat mengunduh versi lengkap dalam format PDF.

Ajang PR Program & People of the Year 2013 melibatkan lima orang juri. Mereka adalah Elvera Makki (praktisi PR di perusahaan otomotif yang juga aktivis di Indonesia PR Practitioners Group (IPPG)), Felix Jebarus (Ketua Bidang Komunikasi Perhimpunan Humas (Perhumas) Indonesia), Dr.M. Gunawan Alif (dosen di berbagai fakultas/jurusan/program studi komunikasi di Jakarta), Dyah Hasto Palupi (Redaktur senior Majalah SWA), Edhy Aruman (Redaktur Senior Majalah MIX Marcomm). Pada acara tersebut juga diberikan kategori penghargaan lainnya seperti Marketing PR, Corporate Social Responsibility (CSR), Social Campaign, Corporate PR.(Mirah)

Humas Pelindo III Ardella Trastiana D (kanan) saat menerima penghargaan majalah Dermaga

THE 2nd INTERNATIONAL CONFERENCE ON SIBE 2013

Pelindo III ikut menyemarakkan Pameran The 2nd International Conference on Sustainable Infrastructure (SIBE) yang dilangsungkan di Campus Center Intitut Teknologi Bandung pada tanggal 19-20 Nopember 2013 lalu. SIBE 2013 bertujuan untuk menyediakan platform untuk pertukaran ide dan informasi antara akademisi, peneliti, konsultan, insinyur, produsen, dan posting sarjana lulusan teknik sipil dan lingkungan.

Menyusul keberhasilan SIBE sebelumnya 2009 yang menarik lebih dari 300 peserta dari berbagai negara dan wilayah yang berbeda, peserta dari Asia-Pasifik dan daerah lainnya di luar negeri juga turut tampil di acara itu. SIBE 2013 diselenggarakan oleh Fakultas Teknik Sipil dan Lingkungan (FTSL), Institut Teknologi Bandung (ITB)-Indonesia, bekerja sama dengan Universitas Hokkaido-Jepang dan Universitas Nasional Taiwan Taiwan, dan didukung oleh Kementerian Pekerjaan Umum, Kementerian Perhubungan, Kementerian Negara Perencanaan Pembangunan Nasional, dan Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian Republik Indonesia.



Tiga Penghargaan Bakohumas untuk Humas Pelindo III



Kepala Humas Pelindo III Edi Priyanto (tiga dari kiri) bersama para penerima penghargaan Anugerah Media Humas Tahun 2013.

Eksistensi humas Pelindo III diakui oleh pemerintah pusat. Lewat ajang Anugerah Media Humas (AMH) yang diselenggarakan oleh Badan Koordinasi Kehumasan Pemerintah (Bakohumas) Kementerian Komunikasi dan Informatika (Kemkominfo), humas Pelindo III meraih tiga penghargaan dari lima kategori yang dilombakan. Ketiga penghargaan itu adalah Terbaik Ketiga kategori Laporan Kerja Humas, Terbaik Kelima kategori Pelayanan Informasi Melalui Website, dan Terbaik Kelima kategori Advertorial. Penyerahan penghargaan dilakukan bersamaan dengan acara Pertemuan Bakohumas Tingkat Nasional yang diadakan di The Sunan Hotel, Surakarta, Jawa Tengah pada 20 November 2013.

Kepala Humas Pelindo III Edi Priyanto mengatakan, keikutsertaan Pelindo III di ajang Anugerah Media Humas (AMH) 2013 tersebut bertujuan untuk mengukur kinerja yang telah dilakukan oleh tim humas Pelindo III. Menurutnya, pada penyelenggaraan AMH tahun 2013 ini humas Pelindo III berkompetisi dengan humas dari Kementerian, Lembaga Pemerintah Non Kementerian, BUMN, dan Perguruan Tinggi Negeri dari seluruh Indonesia.

"Dengan apa yang kami dapatkan pada AMH kali ini, kami bisa melihat kemampuan kehumasan tim humas Pelindo III. Walaupun memperoleh tiga penghargaan, tetap akan kami evaluasi agar tahun depan bisa lebih baik lagi," kata Edi.

Anugerah Media Humas Tahun 2013 memperlombakan media humas dalam lima kategori utama. Kategori tersebut meliputi Penerbitan Internal, Pelayanan Informasi Melalui Website, Advertorial, Laporan Kerja Humas, dan Cinderamata Perusahaan.

"Humas Pelindo III ikut dalam kelima kategori dimaksud, tetapi hanya tiga kategori saja yang berhasil memperoleh penghargaan. Walaupun demikian kami tetap bersyukur karena dapat menyisihkan peserta lain," tambahnya.

Tahun ini, Anugerah Media Humas diikuti oleh 142 lembaga yang terdiri dari Pemerintah Daerah, Kementerian, Lembaga Pemerintah Non Kementerian, BUMN, dan Perguruan Tinggi.

Penentuan pemenang dilakukan oleh tim juri yang ditunjuk oleh Kemkominfo. Tim juri tersebut terdiri dari Subagio (Tenaga Ahli Kemkominfo), Donny Budhi Utoyo (Detik.com), Jamiluddin Ritonga (Akademisi), Usman Kansong (Media Indonesia), dan Ahmed Kurnia Soerawidjaja (Profesional).

Sementara itu, Direktur Jenderal Informasi dan Komunikasi Publik Kemkominfo Freddy H. Tulung selaku Ketua Umum Bakohumas menilai, peran humas semakin strategis seiring dengan perkembangan era reformasi dan era keterbukaan informasi publik. Berdasar hal itulah, maka peran humas di lingkungan pemerintah daerah maupun lembaga negara lainnya harus ditingkatkan, khususnya dalam hal pelayanan informasi.

"Semangat kebersamaan dan keinginan untuk terus maju menjadi dasar kami untuk menyelenggarakan pertemuan Bakohumas, baik ditingkat regional maupun tingkat nasional. Demikian halnya dengan AMH, kami adakan untuk memberikan apresiasi bagi mereka-mereka yang telah bekerja dengan baik," katanya.

Freddy meminta kepada seluruh peserta dan penenang Anugerah Media Humas untuk terus berinovasi memberikan hal-hal baru pada pelaksanaan Anugerah Media Humas dimasa-masa mendatang. (Mirah)



Terminal Kalimas Pelabuhan Tanjung Perak.

Terminal Kalimas Ditertibkan

Dalam rangka peningkatan keamanan, ketertiban dan kelancaran operasional bongkar muat di Terminal Kalimas Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, maka terhitung tanggal 5 Desember 2013 mendatang akan dilakukan pengaturan ulang jalur lalu lintas, penertiban parkir dan pedagang kaki lima dilokasi tersebut.

Hal tersebut diungkapkan oleh Kepala Humas PT Pelindo III Edi Priyanto di sela-sela kegiatan HUT ke-21 PT Pelindo III di Surabaya. "Pengaturan kegiatan di Terminal Kalimas Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya tersebut tertuang dalam Surat Edaran Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak nomor : UM.003/14/12/OP.TPr-13 tanggal 27 November 2013 tentang pengaturan arus lalu lintas, penertiban parkir agkutan darat dan pedagang kaki lima (PKL) di Terminal Kalimas Pelabuhan Tanjung Perak" ungkap Edi.

Lebih lanjut pria berkaca mata itu merinci, Terminal Kalimas nantinya hanya dipergunakan untuk kegiatan bongkar muat kapal yang sandar di

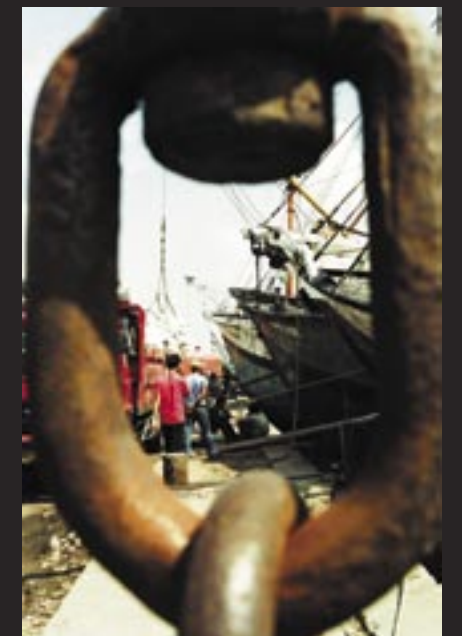
dermaga Kalimas, pintu masuk kendaraan melalui Pos 3 dan pintu keluar melalui Pos 5, sedangkan Pos 4 ditutup dan tidak difungsikan lagi.

Seluruh kendaraan yang akan melakukan kegiatan bongkar muat di Terminal Kalimas wajib menunjukkan bukti delivery order (surat jalan) kepada petugas penjaga pintu masuk (gate), apabila bukti delivery order (surat jalan) tidak dapat ditunjukkan maka kendaraan dimaksud tidak diperbolehkan dan dilarang memasuki area Terminal kalimas.

Terhadap kendaraan yang telah selesai melakukan kegiatan bongkar muat, maka tidak diperbolehkan dan dilarang untuk parkir di lini I (sepanjang dermaga kalimas) maupun lini II (depan gudang stok sisi darat) serta wajib segera keluar dari wilayah Terminal Kalimas. Semua kendaraan yang melakukan aktifitas di Terminal Kalimas diwajibkan untuk mentaati rambu-rambu lalu lintas yang berlaku.

Terhitung tanggal 5 Desember 2013 tersebut juga sudah tidak diperbolehkan lagi pedagang kaki lima berjualan di area Terminal kalimas.

"Dengan adanya pengaturan tersebut, diharapkan para pengguna jasa angkutan darat (kendaraan truck dan sejenisnya) serta pedagang kaki lima dapat mentaatinya, dalam rangka menciptakan suasana Terminal Kalimas Pelabuhan Tanjung Perak menjadi lebih aman, tertib dan lancar" pungkas Edi.



Ilustrasi



Suasana kegiatan sharing session pengelola portal BUMN.

Pengelolaan Website Pelindo III Dijadikan Contoh

Dalam rangka optimalisasi dan *updating* data di Portal Kementerian BUMN, Kementerian BUMN melaksanakan agenda rutin tahunan untuk melakukan koordinasi dengan pengelola sistem informasi Kementerian BUMN. Tahun ini, Pelindo III jadi *host* pertemuan tersebut. Bagaimana ceritanya?

Acara pertemuan Forum Komunikasi Pengelola Sistem Informasi Kementerian BUMN itu berlangsung di Auditorium Bromo Kantor Pusat Pelindo III pada tanggal 13 Nopember 2013. Acara dibuka oleh M Rizal Kamal-Kasubbid Pengoperasian dan Pemeliharaan dan diikuti oleh para pengelola sistem informasi yang berada di lingkungan Kementerian BUMN.

Kementerian BUMN saat ini mengelola lima portal yaitu Portal FIS, Portal Publik, Portal SDM, Portal Aset dan Portal PKBL yang digunakan sebagai sarana pelaporan dari BUMN ke Kementerian BUMN dan sarana penyajian informasi kepada publik.

M. Rizal Kamal dalam sambutannya mengungkapkan, "Data yang diisi oleh para pengelola SI sangat diperlukan untuk kebutuhan analisis dan pemantauan kinerja BUMN melalui dukungan *integrated data warehouse* maupun untuk pemenuhan

kewajiban Kementerian BUMN atas berbagai regulasi seperti penyusunan ikhtisar keuangan laporan keuangan pemerintah pusat, penyajian informasi publik sesuai UU No. 14 Tahun 2008 dan perwujudan *e-Government*".

M. Rizal Kamal lebih lanjut mengakui, implementasi dan optimalisasi pengisian data tidak serta merta berjalan mulus. Kondisi itu disebabkan oleh sistem dan aplikasi yang terus memerlukan pemeliharaan dan pengembangan sesuai kebutuhan, keterlibatan aktif BUMN sebagai pemilik data juga sangat menentukan. Kurangnya kesadaran akan pentingnya pengisian data melalui portal juga menjadi salah satu kendala sehingga data belum dapat digunakan untuk kebutuhan analisis dan pengambilan keputusan.

Guna menambah wawasan dan pengetahuan para peserta, pada kesempatan tersebut, juga dihadirkan narasumber yaitu Teguh Priyanto dari Kantor Berita (LKBN) Antara dan *sharing session* pengelolaan website korporat oleh Edi Priyanto (ASP. Humas dan TU Direksi Pelindo III).

Kementerian BUMN memberikan apresiasi khusus yang disampaikan kepada beberapa BUMN yang dinilai telah berhasil dan mendapatkan pengakuan berupa penghargaan dari beberapa pihak terutama dalam hal pengelolaan website. PT Bank Mandiri Tbk dan PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) diantaranya. Seperti diketahui, beberapa waktu lalu PT Bank Mandiri Tbk ditetapkan sebagai BUMN yang memiliki website terbaik untuk kategori transaksional, sedangkan PT Pelabuhan Indonesia III terpilih sebagai BUMN dengan website terbaik untuk kategori komunikasi. Pengumuman peraih penghargaan "Website BUMN Terbaik" versi Beritasatu.com yang diselenggarakan di Jakarta pada Bulan September lalu. (Mutia)



Teguh Priyanto (LKBN Antara), Edi Priyanto (ASP Humas dan TU Direksi Pelindo III), Sandra Firmania (Kementerian BUMN) (Kiri-Kanan).



Tim Humas Pelindo III.

Humas Pelindo III Tingkatkan Kompetensi

menguasai keterampilan berupa teknik komunikasi dan performansi sehingga mampu mengemas pesan perusahaan menjadi informasi yang layak dipublikasikan. Lebih lanjut Dirpum mengharapkan peran aktif humas dalam menjalin komunikasi dengan media (*media relations*) yang tentunya sangat berpengaruh pada proses pencitraan.

Pada kesempatan tersebut, diberikan apresiasi kepada Cabang Banjarmasin yang telah mengirimkan rilis terbanyak dalam kurun waktu 2012-2013, Cabang Benoa yang telah mengirimkan laporan kehumas tercepat dan Cabang Tanjung Emas yang telah mengirimkan rilis terlengkap. Apresiasi diserahkan langsung oleh Direktur Personalia dan Umum-Dr.A.Edy Hidayat N. pada acara pembukaan workshop didampingi ASP Humas dan TU Direksi-Edi Priyanto.

Sebagai narasumber, hadir Achmad Munir-Ketua PWI Jatim yang membawakan paparan bertema Sinergi Humas dan Media dan Tjuk Suwarsono-Media Watch dengan paparan berjudul *Crisis Handling*. Acara ditutup dengan praktek pembuatan rilis yang dibawakan oleh Edi Priyanto-ASP Humas dan TU Direksi. (Mutia)



Direktur Personalia dan Umum Pelindo III (dua dari kiri) bersama petugas Humas Pelindo III.

Dalam rangka meningkatkan wawasan dan keterampilan kehumasan, Pelindo III pada tanggal 18 Nopember lalu menyelenggarakan pertemuan humas dan workshop pembuatan rilis Tahun 2013. Acara yang berlangsung di Auditorium Bromo Kantor Pusat Pelindo III itu, diikuti oleh 41 petugas humas yang terdiri dari humas Kantor Pusat dan Kantor Cabang serta humas anak perusahaan yaitu TPS, BJT dan PMS.

Direktur Personalia dan Umum-A.Edy Hidayat N. dalam sambutan pembukaannya mengatakan, pertemuan humas kali ini merupakan agenda yang sangat penting mengingat keberadaan humas di perusahaan memegang peranan penting dalam menyampaikan informasi dan men-sinergikan komunikasi antara perusahaan dengan publik. Karenanya humas dituntut

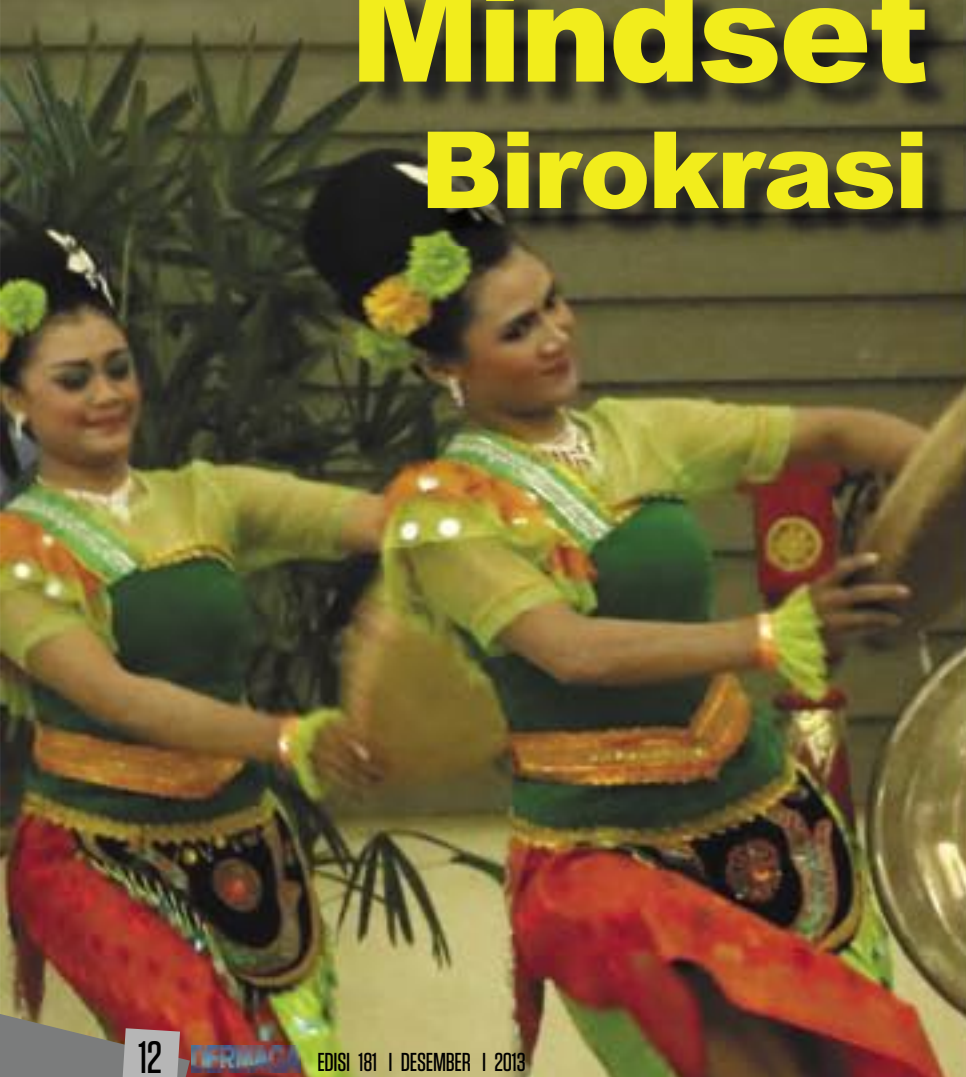


Konsultan Humas Tjuk Suwarno saat memberikan materi penanganan krisis.



Gelar Budaya Kerja Provinsi Jatim

Inovasi Rubah Mindset Birokrasi



Penerapan budaya kerja akan berimbas pada peningkatan reformasi birokrasi. Dampaknya pelayanan kepada masyarakat akan semakin baik dan maksimal. Aparatur negara harus merubah mindset atau pola pikir dalam memberikan pelayanan terbaik kepada masyarakat. Karena saat ini, masyarakat menuntut mendapatkan layanan yang terbaik.

Hal tersebut disampaikan Sekretaris Daerah Provinsi (Sekdaprov) Jawa Timur, Dr. H. Rasiyo, MSi saat Pembukaan Gelar Budaya Kerja Lingkungan Pemprov Jawa Timur dan Kabupaten Kota se Jawa Timur Tahun 2013 di Hotel Mustika, Jl. Teuku Umar, Kab. Tuban, akhir bulan Oktober 2013 lalu.

Menurutnya, selama ini mindset setiap aparatur negara adalah birokrasi itu memerintah masyarakat. Seharusnya, dirubah menjadi birokrasi yang memberikan pelayanan yang terbaik bagi masyarakat. "Hal itu merupakan upaya menciptakan pemerintahan yang bersih atau good governance," tuturnya.

Ia mengatakan salah satu upaya merubah mindset tersebut dengan selalu berinovasi dalam memberikan pelayanan terbaik. Pemprov Jawa Timur selama beberapa tahun terakhir telah melakukan upaya tersebut dengan memberikan pelayanan terpadu di kabupaten kota. Sebagai contoh adalah pelayanan satu atap di P2T, jembatan timbang, dan mempermudah masyarakat dalam membayar pajak atau balik nama kendaraan bermotor.

"Upaya tersebut merupakan inovasi yang telah dilakukan Pemprov Jawa Timur dalam memberikan pelayanan terbaik bagi masyarakat, dan terbukti berhasil di semua Kabupaten Kota. Pemprov Jawa Timur masih membutuhkan inovasi-inovasi baru untuk layani masyarakat, salah satunya dengan penyelenggaraan gelar budaya kerja ini," tuturnya.

Ia memberikan apresiasi khusus kepada Pemkab Tuban dimana perubahan yang dilakukan dalam memberikan pelayanan bagi masyarakat berbeda dibandingkan daerah lain. Salah satu upaya Kab Tuban merubah mindset masyarakatnya dengan melalui pendekatan faktor spiritual dan emosional. Merubah sikap orang dimulai dengan faktor spiritual selanjutnya emosional. Apabila hal tersebut tidak dirubah maka orang tidak akan berubah. Cara yang dilakukan Tuban berbeda dengan Pemprov Jawa Timur, dimana Pemprov Jawa Timur mengedepankan merubah system administrasi. "Apabila cara

yang dilakukan oleh Pemprov Jawa Timur dan Kab. Tuban digabungkan maka pelayanan yang diberikan kepada masyarakat akan menjadi lebih baik," imbuhnya.

Pada kesempatan yang sama Kepala Biro Organisasi Setdaprov Jawa Timur, Ardo Sahak, SE,MM mengatakan Gelar Budaya Kerja Lingkungan Pemprov Jawa Timur dan Kabupaten Kota bertujuan untuk merubah pola kerja aparatur negara lebih inovatif dalam meningkatkan kinerja serta memberikan penghargaan budaya kerja terbaik. Selain itu, kegiatan ini diselenggarakan untuk mengetahui perkembangan program budaya kerja di Jawa Timur.

Ia mengharapkan kegiatan ini dapat meningkatkan kinerja Pemprov Jawa Timur dalam melakukan pembinaan aparatur baik etika, moral, disiplin, profesionalisme, produktifitas dan tanggung jawab dalam rangka menciptakan good governance. "Agar program ini berhasil memerlukan langkah strategis seperti memberikan pemahaman dan penyamaan persepsi dalam melaksanakannya. Tentunya membutuhkan dukungan dari stakeholder di masing-masing tempat," tuturnya.

Metode yang dilakukan dalam penilaian kelompok budaya kerja ini melalui pemaparan/presentasi dari masing-masing kelompok budaya kerja terhadap permasalahan yang dijadikan topik sasaran perbaikan serta hasil yang ingin dicapai. Masing-masing kelompok akan menyampaikan presentasinya selama 30 menit dengan diawali dengan yel-yel dan fragmen (kreatifitas) sekaligus akan ada penilaian dari dewan juri.

Guna menjaga mutu dan obyektifitas penilaian kepada kelompok budaya kerja yang berkompetisi, tim juri dipilih dari para praktisi bidang quality dan budaya kerja yang berasal dari beberapa BUMN dan perusahaan swasta lainnya. Tim juri itu diantaranya berasal dari PT Telkom Indonesia, PT Pembangunan Jawa Bali, PT Sucofindo, PT Pelabuhan Indonesia III, PT Petrokimia Gresik dan PT Asahimas Glass.

Lomba Gelar budaya kerja Provinsi Jatim 2013 diikuti oleh 56 Kelompok Budaya Kerja dari instansi pemerintah propinsi dan Kabupaten se-Jawa Timur yang terbagi dalam kategori Medis, Non medis dan Administrasi.

Budaya Kerja dimulai dari hal yang kecil

Menghadapi tuntutan pelayanan dan lingkungan yang secara terus-menerus berubah, menuntut setiap perusahaan baik perusahaan swasta, BUMN, BUMD maupun institusi pemerintah perlu terus berusaha untuk meningkatkan kinerja agar dapat bersaing. Pada era era globalisasi tersebut, setiap institusi harus terus menerus membenahi diri dalam pengelolaan sumber daya manusia agar tercapai peningkatan produktivitas karyawan yang bermutu.

Kunci keberhasilan sebuah perusahaan atau institusi pemerintah menghadapi tuntutan pelayanan prima dan ancaman bisnis yaitu dengan menjalankan organisasi dan tata kerja yang tepat. Sehingga pengembangan sumber daya manusia sangat diperhatikan. Salah satu cara yang dilakukan beberapa perusahaan adalah dengan menerapkan Gugus Kendali Mutu (GKM). Kegiatan ini merupakan program kerja perusahaan atau instansi pemerintahan yang menjalankan pelayanan secara berkesinambungan untuk dijadikan budaya perusahaan. Dalam budaya perusahaan mengandung unsur budaya kerja dan budaya kerja merupakan salah satu elemen dalam pengelolaan sumber daya manusia pada perusahaan.

Gugus Kendali Mutu (GKM) sendiri merupakan suatu sistem dalam manajemen usaha yang ditujukan untuk meningkatkan efisiensi, produktivitas dan mutu produksi, dalam rangka meningkatkan daya-saing produk yang dihasilkan. Sistem ini dilaksanakan melalui pemasyarakatan cara pandang, cara analisa dan diagnosa dan solusi sesuatu masalah (inefisiensi, produktivitas rendah dan rendahnya mutu pekerjaan/produk) di lingkungan kerja seluruh jajaran SDM perusahaan, sehingga dapat membentuk kebiasaan (habit) yang diterapkan dalam etos kerja dan budaya produksi kompetitif.

Fungsi dan kegunaan GKM diantaranya adalah penerapan/pentradisian GKM di lingkungan perusahaan/instansi pemerintah dalam mempercepat sosialisasi budaya kerja melalui praktek nyata dalam kehidupan perusahaan/instansi sehari-hari dan apabila pemasyarakatan GKM dapat

diterapkan semakin meluas, akan berdampak positif bagi kemajuan dan pertumbuhan IKM terutama oleh faktor pendorong knowledge-based.

GKM ini adalah untuk mendayagunakan seluruh aset yang dimiliki perusahaan/instansi terutama sumber daya manusianya secara lebih baik, guna meningkatkan mutu dan produktivitas, nilai tambah serta meningkatkan keuntungan semua pihak termasuk produsen, karyawan, konsumen maupun pemerintah. Sedangkan tujuan GKM sendiri adalah untuk mendayagunakan seluruh aset yang dimiliki perusahaan/instansi terutama sumber daya manusianya secara lebih baik, guna meningkatkan mutu dalam arti luas.

Dalam GKM menggunakan delapan langkah yang digunakan dalam kelompok budaya kerja meliputi : "Planning" (perencanaan) meliputi 4 langkah (Menentukan pokok masalah, membahas penyebab, menguji penyebab, menyusun rencana penanggulangan), "Do" (pelaksanaan) meliputi 1 langkah yaitu pelaksanaan penanggulangan, "Check" (meneliti hasil) meliputi 1 langkah yaitu meneliti hasil, "Action" (tindakan) meliputi 2 langkah yaitu standarisasi dan langkah berikutnya.

Salah satu upaya mewujudkan budaya kerja yang diterapkan dalam perusahaan adalah dengan penerapan 5R. Penerapan 5R merupakan sarana membangun budaya perusahaan. Awalnya konsep 5R berasal dari negara Jepang yang disebut dengan 5S (Seiri, Seiton, Seiso, Seiketsu, Shitsuke) selanjutnya diadopsi menjadi 5R (Ringkas, Rapi, Resik, Rawat dan Rajin).

Sudah adakah inovasi dan bentuk budaya kerja di unit kerja anda ? (Berlian)



Ilustrasi

Buka Rute Petikemas Domestik Beban Pantura Berkurang

Jalur pelayaran pengangkut petikemas domestik melalui Terminal Petikemas Semarang (TPKS) terus menunjukkan peningkatan. Peningkatan arus peti kemas domestik ini tidak hanya akan menambah efisiensi kegiatan perdagangan, namun akan mengurangi beban jalur Pantura yang selama ini sudah sangat padat.

"Arus petikemas domestik melalui Terminal Petikemas Semarang (TPKS) menunjukkan tren peningkatan, jika pada Januari 2013 petikemas domestik hanya tercatat 259 Teus atau setara dengan 221 boks, maka pada bulan Agustus telah mencapai 880 Teus atau setara 726 boks, dan realisasi pada bulan Oktober ini telah menembus angka 1.607 Teus atau setara dengan 1.325 boks" kata Edi Priyanto Kepala Humas Pelindo III.

"Dengan demikian total petikemas domestik yang melalui Terminal Petikemas Semarang (TPKS) selama kurun waktu tahun 2013, sampai dengan bulan Oktober telah tercatat 6.605 Teus atau 5.790 Box. Sedangkan arus petikemas internasional sendiri hingga Oktober 2013 tercatat sebanyak 404.435 Teus atau setara dengan 250.885 Boks melalui Terminal Petikemas Semarang", ujar Edi.

"Akhir-akhir ini memang kondisi jalur Pantura kurang baik, banyak perbaikan karena jalan cepat rusak karena dilewati truk bermuatan berat, sehingga membutuhkan waktu yang lebih lama dan membutuhkan konsumsi bahan bakar berlebih bagi truk-truk pengangkut. Dengan dibukanya rute pelayaran domestik di Terminal Petikemas Semarang (TPKS) ini diharapkan aktivitas transportasi barang lewat pelayaran ini akan membantu mengefisienkan biaya para pelaku usaha, sekaligus mengurangi beban dan keramaian jalan pantura Semarang-Surabaya, disamping biaya pemeliharaan jalan akibat kerusakan jalan dapat diefisienkan," tutur Edi.

Peningkatan signifikan itu menunjukkan layanan petikemas jalur domestik melalui Terminal Petikemas Semarang (TPKS) kian diminati masyarakat pengusaha khususnya wilayah Jawa Tengah, juga dipengaruhi dengan semakin seringnya intensitas kunjungan kapal.

Tercatat, kunjungan kapal domestik sebelumnya 10 hari sekali kini meningkat menjadi 7 hari sekali, sehingga intensitas kunjungan kapal ini juga turut mempengaruhi peningkatan peti kemas yang masuk.

Sepanjang 2013, PT Pelindo III menargetkan arus bongkar muat kontainer melalui Terminal Petikemas Semarang (TPKS) mengalami pertumbuhan 10% dibanding tahun lalu mencapai 457.055 Teus, dengan peningkatan didorong pertumbuhan perekonomian Jateng.

Terpisah, Husein Latief Direktur Komersial dan Pengembangan Usaha PT Pelindo III menjelaskan, pembukaan layanan peti kemas domestik berpotensi mengurangi tingkat kepadatan arus lalu lintas kontainer di jalur Pantura. Layanan bongkar muat petikemas itu berlaku efektif sejak November 2012 lalu dan hingga saat ini Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS) terus gencar dalam melakukan sosialisasi dengan menggandeng 2 perusahaan pelayaran (shipping line) yang kini melayani jalur pengiriman itu. Sebagai pionier petikemas domestik dilakukan oleh perusahaan pelayaran SPIL sejak tanggal 24 November 2012, dan kemudian disusul bergabung meramaikan dari perusahaan pelayaran Meratus pada bulan Juli 2013 lalu.

Jalur pelayaran domestik tersebut, diantaranya terdiri dari jalur pelayaran Jakarta-Semarang, Semarang-Banjarmasin, Kumai-Semarang, Semarang-Surabaya bahkan Semarang-Makassar dan kota lain di wilayah timur Indonesia dilayani dengan menggunakan space dermaga petikemas kosong yaitu ketika dermaga di TPK Semarang tidak digunakan untuk kegiatan bongkar muat kapal pengangkut petikemas internasional.

"Jalur pelayaran petikemas domestik yang baru ini sangat potensial karena membawa komoditi perdagangan, seperti bungkil kelapa dari Pelabuhan Kumai dikirim ke Terminal Petikemas Semarang (TPKS), demikian juga sebaliknya dari Semarang membawa pupuk organik ke Kumai. Sedangkan untuk jalur dari Semarang ke Surabaya lebih banyak membawa aneka makanan, seperti kacang dan snack, yang selanjutnya dibawa ke kawasan Timur Indonesia via Surabaya," terang pria yang juga menjabat sebagai ketua Pengda PELTI Jatim.

Saat ini Terminal Petikemas Semarang (TPKS) juga sedang menggenjot investasi untuk peningkatan infrastruktur maupun suprastruktur, diantaranya penambahan fasilitas di antaranya Container Yard (CY) atau lahan penumpukan kontainer seluas 5,3 ha, penambahan 2 (dua) unit Container Crane (CC) dan 11 unit elektrik RTG.

Sepanjang Januari hingga Oktober 2013 telah tercatat sebanyak 457 kapal petikemas yang sandar di dermaga Terminal Petikemas Semarang (TPKS) dengan berat mencapai 6.890.417 Gross Tonnage (GT). Sedangkan jumlah arus petikemas sejak Januari hingga Oktober 2013 telah terealisasi 411.040 Teus atau setara dengan 265.675 Boks. (Berlian)



Lapangan penumpukan petikemas Terminal Petikemas Semarang.

Pelabuhan Tenau Kupang Lampaui Target

Keluar dari nasib tidak tentu kini Pelindo III cabang Tenau Kupang optimis akan lampaui target

Pelindo III Cabang Tenau Kupang, yang berlokasi di ibukota Provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT) pernah dapat julukan "sadis": **NTT**, alias **Nasib Tidak Tentu**! Julukan ini tentu sekedar seloroh, sebagai gambaran kondisi cabang yang seperti cabang lain di kawasan itu, yang lebih sering mengalami kesulitan dalam mendulang laba usaha, alias sering merugi. Padahal sebenarnya Pelabuhan Tenau Kupang merupakan bandar yang cukup strategis, hingga dalam rencana induk pengembangan pelabuhan nasional, Kementerian Perhubungan menetapkan Pelabuhan Tenau Kupang sebagai *hubport* untuk **Kawasan Timur Indonesia** (KTI). Kalau pun sampai dengan beberapa waktu lalu Tenau Kupang masih berada di jajaran pelabuhan cabang yang belum mampu memberikan kontijutasi laba untuk perusahaan, hal itu terkait dengan banyak hal. Antara lain masih adanya beban penyusutan yang berpengaruh pada laba rugi usaha, dukungan daerah hinterland yang masih rendah, dan keterbatasan peralatan yang menyebabkan kurang bergairahnya perusahaan pelayaran mengoperasikan kapal mereka ke NTT.

Saat menanggapi seloroh seperti itu, General Manager Pelindo III Cabang Tenau Kupang Risun Riswanto, berucap dalam logat *Banyumasan* yang kental kepada Reporter Dermaga yang menemuinya ketika yang bersangkutan datang ke Kantor Pusat baru-baru ini. Katanya: "Lah, itu kan pada jaman dahulu kala. Kalau sekarang, kondisinya sudah lain, karena dengan dioperasikannya peralatan bongkar muat petikemas modern berupa *Container Crane* (CC), maka produktivitas kian tinggi, sehingga dapat memicu peningkatan arus kapal dan barang".

Lebih jauh dikatakan, apabila arus petikemas pada tahun 2011 baru terealisasi sebesar 56.985 boks atau setara dengan 57.149 TEU's maka pada akhir 2012 telah terjadi peningkatan menjadi 59.689 boks setara 60.305 TEU's. Kendati angka tersebut memang masih berada dibawah anggaran target 61.415 boks setara 61.455 TEU's, tetapi setidaknya-tidaknya telah terjadi peningkatan yang lumayan.



Pelabuhan Tenau Kupang.

Kenaikan Arus Kapal

Dijelaskan pula bahwa untuk tahun 2012 lalu, arus kapal yang berkunjung ke Pelabuhan Tenau Kupang telah berhasil melampaui anggaran yang ditetapkan dalam Rencana Kerja Anggaran Pendapatan (RKAP). Bila arus kapal pada tahun 2011 baru tercapai 2.251 Unit atau 4.025.215 GT, maka realisasi tahun 2012 mengalami peningkatan menjadi 2.415 Unit atau 4.118.947 GT. Padahal dalam anggaran hanya ditargetkan bisa mencapai 2.099 Unit/4.044.739 GT.

Sementara itu, untuk arus barang pada tahun 2011 tercapai 576.186 ton/165.046 M3 dan 1.059.631 ton/liter, maka pada tahun 2012 hanya berhasil dicapai 538.053 ton/ 145.697 M3, yang berarti terjadi capaian dibawah tahun sebelumnya maupun target anggaran yang ditetapkan 523.704 ton/150.285 M3/976.610 ton/liter.

Tahun 2012 lalu Cabang Tenau Kupang, memang belum mampu membukukan pendapatan sesuai anggaran sekitar Rp.33 miliar. Tetapi dengan realisasi pendapatan sekitar Rp.31 miliar, berarti telah terjadi peningkatan dibanding dengan pendapatan tahun 2011 yang hanya tercatat Rp.21 miliar. Menjawab pertanyaan tentang tidak bisa tercapainya target pendapatan cabang yang

dipimpinya, Risun mengatakan bahwa penyebabnya terletak pada beberapa kendala seperti beban penyusutan, pendapatan pengusahaan alat, pelayanan usaha bongkar muat dan pendapatan di luar usaha.

"Dengan mencermati pertumbuhan yang terjadi di Pelabuhan Tenau Kupang, maka dapat diprediksi untuk tahun 2013 ini akan terjadi kenaikan pendapatan sebesar 20% dari anggaran. Berdasar kondisi eksisting sampai dengan Oktober 2013, telah membukukan pendapatan sekitar Rp.32 miliar, maka kami perkiraan sampai akhir bulan Desember 2013 nanti, Cabang Tenau Kupang akan dapat mencapai pendapatan bersih sekitar Rp.39 miliar" jelas Risun Riswanto.

Menjawab pertanyaan Reporter Dermaga tentang faktor-faktor pemicu naiknya pendapatan di pelabuhan yang dipimpinya, Risun Riswanto yang pernah menjabat sebagai GM Cabang Bima dan GM Cabang Lembar itu menjelaskan:

- * Adanya peningkatan produktifitas bongkar muat petikemas menggunakan CC
- * Kian banyaknya realisasi impor peralatan PLTU Tahap II yang dihandel di Pelabuhan Tenau Kupang, dan
- * Kontribusi PBM Pelindo III yang cukup signifikan.

Kapal Berbendera Asing

Kepada Dermaga, GM Pelabuhan Tenau Kupang menyatakan optimis, tahun 2013 ini akan terjadi peningkatan pendapatan. Seperti tertuang dalam Rencana Kerja Manajemen (RKM), di antara pemicu peningkatan pendapatan cabang, didasari pada dilaksanakannya optimalisasi dermaga pelra, optimalisasi pelayanan bongkar/muat barang menggunakan Container Crane (CC), perluasan Container Yard (CY) 5.000 m2, *grouting* Dermaga Nusantara, Dermaga Lokal serta Kawasan Waingapu dan Kalabahi, kerjasama bongkar/muat barang non perikemas dan penyesuaian tarif jasa kapal barang.

"Kami juga sudah mengajukan perlunya tambahan alat bongkar/muat curah kering dengan dua unit *hopper*," ujar Risun pula.

Memasuki tahun 2013, Cabang Pelabuhan Tenau Kupang mulai ditandai dengan masuknya kapal-kapal berbendera asing pada bulan Januari, yang berupa kapal China pengangkut klinker 28.000

ton, batubara 7.500 ton dan beras 4.227 ton. Dengan begitu volume bongkar/muat pada Januari 2013 lalu tercapai 60.607 ton/153.152 meter kubik serta pengiriman 1.929 ternak ke Kaltim. Pada bulan itu juga terjadi kunjungan kapal "Fareast Glory" 11.556 GT yng membongkar 18.000 ton semen asal Vietnam.

Logistic Base

Memasuki semester ke-2 tahun 2013, pada bulan Juli lalu di Pelabuhan Tenau Kupang juga dilakukan *ground breaking* peningkatan struktur dermaga ex-Pelra. Proyek yang dikerjakan bersama oleh PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) dan PT Adhi Karya tersebut, berdasarkan anggaran sebesar Rp96 Miliar. Pelaksanaan pengerjaannya akan memakan waktu satu tahun. Pekerjaan ini dilakukan mengingat kondisi dermaga yang telah rusak sehingga tak dapat digunakan untuk kegiatan kapal – kapal Pelra, yang sekaligus juga rencana pembangunan dermaga pelra oleh Pemerintah di Namosain. Pengembangan fasilitas ini juga dilaksanakan dalam rangka mengantisipasi tingginya trafik kapal di Pelabuhan Tenau Kupang dengan estimasi ± 2.099 *ship call* serta *Berth Occupancy Ratio* (BOR) mencapai 65%.

Menurut Faruq Hidayat yang ketika itu menjabat Senior Manager Supervisi Investasi Pelindo III, menyampaikan bahwa di Pelabuhan Tenau Kupang dibangun dermaga yang spesial berstruktur baja dengan proteksi anti karat HDPE.

Ujar Faruk Hidayat, "Hal tersebut akan menjadi dermaga pertama yang terkuat dibanding dermaga lain yang biasanya hanya mampu menahan beban maksimum 3 ton/m2. Khusus untuk dermaga ini mampu menahan beban 10 ton/m2, bahkan di titik – titik tertentu bisa menahan beban 25 ton/m2. Dengan demikian hal ini diharapkan mampu untuk menunjang arus logistik di Indonesia Timur, sehingga dapat menjadi nilai tambah yang besar bagi kota Kupang pada khususnya".

Lingkup pengerjaan pembangunan dermaga ini diawali pembangunan *trestle* atas dermaga pelra lama panjang 90 m. lebar 20,5m, disusul pembangunan *jetty* dengan panjang 110 m dan lebar 30 m. Setelah itu baru dilakukan *dredging* sisi kiri sampai dengan -5.000 dan sisi kanan -10.000 kemudian diakhiri dengan pembuatan 2 *mooring dolphin* yang

dilengkapi *catwalk*. Kedepan dermaga ini akan beralih fungsi menjadi dermaga cargo, juga dirancang untuk dapat melayani kapal *Bulk Carrier* dengan ukuran maksimum 30.000 DWT (untuk sisi depan dermaga), Kapal *Long Supply Vessel* dengan ukuran maksimum 20.000 DWT (untuk sisi belakang dermaga) dan kapal *Bunkering Barge* dengan ukuran maksimum 5.000 DWT (untuk sisi kiri dermaga).

Ekspansi Usaha

Peningkatan struktur dermaga ini merupakan salah satu ekspansi dalam upaya memberikan pelayanan terbaik bagi pengguna jasa kepelabuhanan. Disamping itu, juga dimaksud merespon kerjasama antara Pelindo III dengan PT Saipem untuk aktivitas *offshore logistic base*. Ekspansi melalui peningkatan struktur dermaga Tenau Kupang ini diprediksikan akan meningkatkan potensi *call* kapal PT Saipem sebanyak 683 *call* per tahun dengan minimum *throughput* bongkar muat pipa *offshore* sebesar 1.228.800 ton/tahun. Selain itu diestimasikan pula adanya peningkatan potensi *call* kapal PT Kupang Resources sebanyak 12 *call* per tahun dengan minimum *throughput* bongkar muat batu mangan sebesar 120.000 ton/tahun.

"Kerjasama antara Pelindo III dengan PT Saipem diantaranya berupa penyiapan fasilitas *ichtys project* (pengeboran minyak) yang sedang dikerjakan PT Saipem, hingga dermaga yang diminta adalah memenuhi kriteria khusus dan spesifik. Salah satu nilai tambah dalam kerjasama ini adalah, pihak Saipem akan mendidik TKBM lokal yang ada di Kupang. Harapan ke depan dermaga ini tidak hanya akan melayani kegiatan *offshore* saja tetapi bisa menjadi pendukung kegiatan bongkar muat petikemas. Untuk itu hanya tinggal menambah rel dan alat karena dermaga yang dibuat sudah didesain kuat" ujar GM Pelindo III Cabang Tenau Kupang.

Dalam akhir penjelasannya, Risun mengatakan bahwa dalam waktu dekat ini pihaknya akan melakukan kerjasama dengan Pemerintah Kota Kupang, dalam rangka pengadaan air bersih yang selama ini selalu menjadi kendala bagi kapal-kapal yang berkunjung ke Pelabuhan Tenau Kupang. Dalam kerjasama ini, Pelindo III akan berinvestasi dengan membangun instalasi berupa reservoir yang akan ditempatkan di lingkungan kerja Pelindo III Cabang Tenau Kupang (Kalimas)

Pelabuhan Pasuruan Pernah Jadi Kiblat Pelabuhan Gula Dunia

*Hinterland Pelabuhan Pasuruan selain kawasan industri,
juga pabrik gula yang akan direvitalisasi*

KONDISI Pelabuhan Kawasan Pasuruan yang dikelola PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) saat ini sering disebut dalam titik nadir. Ada juga yang mengatakan “bagai ayam di dalam lumbung padi tetapi menderita kelaparan”. Sebagai pelabuhan *reede* yang berada di ujung sungai Gembong, sejak tahun 80-an sudah mengalami penurunan fungsi sebagai pelabuhan umum yang diusahakan. Maka ketika dilakukan pelimpahan aset dari Perusahaan Umum Pelabuhan (Perumpel) dan dimasukkan ke dalam aset Pelindo III, kondisinya sudah berada dalam keadaan “hidup segan, mati pun enggan”.

Tidak ada upaya untuk mengembangkan pelabuhan yang di masa lalu pernah mempunyai peran lumayan penting dalam mendorong pertumbuhan perekonomian Provinsi Jawa Timur?

“Menurut catatan, sejak masih berstatus sebagai cabang PN Pelabuhan IV Dalam Likuidasi, sudah ada rencana merevitalisasi. Yang mutakhir, juga ada wacana perbaikan oleh pihak swasta yang bekerjasama dengan pemerintah daerah. Tetapi mengingat biaya yang cukup besar dan tidak seimbang dengan input yang akan diterima, maka rencana itu selalu berhenti sebagai wacana” tutur General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Tembaga Probolinggo Kardi Suwito kepada Reporter Dermaga baru-baru ini. Seperti diketahui Pelabuhan Pasuruan merupakan kawasan yang berada di bawah pengelolaan Pelindo III Cabang Probolinggo.



Pintu masuk menuju Pelabuhan Pasuruan.

Kondisi Eksisting

Dikelilingi *hinterland* yang berupa kawasan industri **Pasuruan Industrial Estate Rembang** (PIER) yang menghimpun tak kurang dari 25 pabrik serta berbagai industri yang berada di luar kawasan, meliputi industri makanan dalam kaleng, air minum dalam kemasan, obat-obatan, kosmetik hingga kimia yang berpotensi ekspor maupun usaha kecil & menengah yang pada saat ini sedang mengalami pertumbuhan cukup signifikan, tetapi pelabuhan Pasuruan tetap saja berada dalam kondisi merana.

“Kondisinya memang cukup berat, karena sebagai pelabuhan yang berada di muara sungai selalu menerima kiriman sedimentasi dari hulu, sementara arus laut saat

pasang juga membawa lumpur yang tak kembali terangkut saat surut. Maka kondisi kedalaman alur pelayaran dan kolam pelabuhan, tak pernah bisa lebih dalam dari -1 meter LWS” jelas GM Pelindo III Probolinggo pula.

Selain kendala di sisi perairan, keadaan dermaga Pelabuhan Kawasan Pasuruan juga sudah tak mungkin untuk melayani tambat kapal-kapal barang yang cukup besar. Akibatnya arus kapal ke pasuruan hanya terdiri dari kapal-kapal pelayaran pantai, atau kapal-kapal pelra dengan muatan **Sembako** (sembilan bahan pokok keperluan sehari-hari) dan hasil pertanian dari pulau-pulau kecil di perairan Madura.

Tentang hal tersebut, Kardi Suwito mengatakan “Pendapatan yang didapat dari Pelabuhan Kawasan

pabrik-pabrik gula di Pleret, Sukorejo, Gayam, Winongan, Puntir, Kedawung dan lain-lainnya selalu memanfaatkan Pelabuhan Pasuruan sebagai gerbang ekspor gula menuju ke Eropa. Selain itu, Pelabuhan Pasuruan juga pernah jadi pelabuhan pemberangkatan jemaah haji untuk kawasan timur Jawa Timur meliputi kabupaten-kabupaten Pasuruan, Probolinggo, Lumajang, dan Situbondo.

Pasuruan pernah dikenal dunia karena komoditas gula. Dari lahan dan pusat penelitian di sini, terjadi awal perubahan besar sejarah perkebunan tebu di Pulau Jawa dan dunia dimulai. Hal itu dipelopori kepala pertanian masa colonial **Dr. IHF Sollewijn Gelpe**. Kantor *Proefstation Voor de Javasuikeerindustrie* (Stasiun Penelitian Untuk Industri Gula di Jawa) yang selain di Pasuruan juga terdapat di Semarang dan Tegal mengawali berdirinya Pusat Penelitian Perkebunan Gula Indonesia (P3GI), merupakan institusi penelitian gula tertua di dunia. Pada tahun 1921 balai penelitian ini berhasil menemukan Varietas POJ 2878 yang tahan penyakit sereh (salah satu penyakit tumbuhan yang menyerang tebu), sebagai sukses luar bisa karena varietas yang mempunyai produktivitas tinggi ini cepat menyebar ke seluruh penjuru dunia. Bahkan perkebunan tebu di Columbia sampai kini masih mengadopsi hasil pemuliaan tebu Pasuruan.

Tetapi, titik balik segera terjadi, dengan akibat terpuruknya kondisi pergulaan di Indonesia. Pada tahun 1930 Indonesia menghasilkan 2,9 juta ton gula per tahun pada luas areal tanam tebu sekitar 196.500 hektar. Dengan rendemen 11,5%, produktivitas gula per hektar mencapai 14,7 ton. Padahal tahun 2012 lalu hanya 2,5 juta ton dengan luas areal tanam tebu mencapai 451.000 hektar dan rendemen sekitar 6-7%. Artinya dari setiap 1 ton tebu, yang digiling hanya diperoleh 60 kg gula pasir.

Dari data di atas, dapat disimpulkan bahwa pada saat ini terjadi hal yang kurang benar dalam kebijakan industri gula di tanah air. Karenanya, Menteri BUMN semenjak tahun 2011 berusaha keras untuk merevitalisasi industri gula di Indonesia, dengan lebih dulu mengubah etos kerja dan mengoptimalkan pabrik-pabrik gula yang ada. Hal ini dilakukan, senyampang masih tingginya respek sejumlah negara terhadap Indonesia sebagai pusat riset tebu ternama. Karenanya sebagian bibit tebu di Brasil dan Mexico tetap berasal dari Pasuruan. Para peneliti pusat penelitian gula Jepang di Okinawa, sampai saat ini masih menganggap guru yang paling hebat alam rekayasa genetik tebu, adalah di Pasuruan.

Dengan adanya momentum seperti itu, bukan mustahil bahwa mendatang nanti, Pelabuhan Kawasan Pasuruan akan kembali menemukan masa kejayaannya, sebagai pelabuhan gula. (Intan)

Pasuruan, bukan hanya tak cukup untuk melakukan pemeliharaan fasilitas, bahkan untuk gaji pegawai saja harus ditempuh subsidi silang. Wajar apabila muncul pertanyaan: kalau memang menjadi beban bagi perusahaan, mengapa tidak dilepaskan untuk dikelola oleh instansi lain yang kelihatannya berminat. Masalahnya tentu tidak semudah itu, karena untuk melepaskan aset perusahaan harus terdapat persetujuan dari pemerintah selaku pemegang saham perusahaan”.

Suiker Haven

Bila dicermati dari sejarah pertumbuhan, pada masa lalu Pelabuhan Pasuruan pernah mengalami masa jaya sebagai *suiker haven* (pelabuhan gula). Pada masa lalu,

HUT KE-21 PELINDO III Metamorfose Djawatan Pelabuhan ke PT Pelabuhan Indonesia III (Persero)

1 Desember 2013 merupakan HUT ke-21 Pelindo.
DERMAGA akan mengulas bagaimana Pelindo III
melalui proses panjang yang penuh dinamika

KUNCI utama menuju perbaikan, termasuk dalam usaha kepelabuhanan adalah: **semangat untuk berubah menuju perbaikan.** Hal tersebut dapat dicermati dari jejak perjalanan PT Pelabuhan Indonesia III (Persero), yang secara historik dapat dipandang sebagai kelanjutan badan usaha pelabuhan sejak masa kolonial hingga pengambilalihan oleh pemerintah Republik Indonesia. PT Pelindo III yang berkantor pusat di Surabaya, bukannya lahir secara tiba-tiba, tetapi didahului dinamika pengelolaan wadah usaha pelabuhan selama 41 tahun sejak 1950 hingga 1991.

Metamorfosis PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) yang embrionya berasal dari **Djawatan** (baca: Jawatan) **Pelabuhan Surabaya** yang didirikan pada tahun 1950. Selama sebelas tahun. Status jawatan itu terus melekat pada pengelolaan pelabuhan, dan baru berubah tatkala Pejabat Presiden Republik Indonesia Ir. Djuanda pada 17 April 1961 menerbitkan Peraturan Pemerintah (PP) No.120 th 1961 tentang Pendirian Perusahaan Negara Pelabuhan Daerah VI.

Penerbitan PP tersebut merupakan implementasi UU No.19 tahun 1960 terhadap perusahaan-perusahaan milik negara yang berada di dalam lingkungan Departemen Perhubungan Laut. Dengan keluarnya PP No.120/1961 ini, maka Djawatan Pelabuhan Surabaya beralih status menjadi **Perusahaan Negara (PN) Pelabuhan Daerah VI.**

Meskipun tidak begitu signifikan, namun terhitung mulai Januari 1965 terjadi perubahan menyangkut tempat kedudukan dan daerah lingkup dari PN Pelabuhan Daerah VI Surabaya. Berdasarkan Surat Keputusan (SK) Menteri Perhubungan Laut Nomor 5/1/10 tanggal 13 Januari 1965, status pelabuhan VI diubah lagi menjadi **PN Pelabuhan Daerah IV Surabaya.**

Bertahan Sewindu

Perubahan dari PN Pelabuhan Daerah VI menjadi PN Pelabuhan Daerah IV, disertai perubahan pada susunan dan tata kerja kepelabuhanan dan daerah pelayaran. Melalui PP Nomor: 1 tahun 1969 tanggal 18 Januari 1969 disebutkan, Pimpinan Umum di

pelabuhan – pelabuhan tertentu yang diusahakan, seperti halnya Pelabuhan Tanjung Perak, Banyuwangi, Benoa dll, dijabat oleh Administrator Pelabuhan. Sedangkan untuk pelabuhan – pelabuhan tertentu yang tidak diusahakan, seperti antara lain Pelabuhan Brondong, Padangbai, Waikelo, dll, dijabat oleh Kepala Pelabuhan.

PN Pelabuhan Daerah IV Surabaya hanya bertahan selama sewindu (delapan tahun). Dengan alasan untuk meningkatkan efisiensi dan efektifitas, pada tanggal 9 Juni 1969 berdasar PP Nomor: 18 tahun 1969 pemerintah melakukan pembubaran PN-PN Pelabuhan yang ada di Indonesia. Agar tujuan kebijakan pembubaran sesuai dengan sasaran yang digariskan, pemerintah kemudian membentuk organisasi Pembinaan Pelabuhan yang bertugas mengatur dan membina secara langsung seluruh kegiatan di pelabuhan.

Terkait dengan dibubarkannya PN Pelabuhan, kemudian pembinaan pelabuhan disatukan dalam suatu institusi

Penguasa Pelabuhan (Port Authority) yang membawahi Kesyahbandaran. Kedua institusi yang semula dipimpin oleh Direksi PN Pelabuhan dan Komandan Penguasaan Pelabuhan itu kemudian disatukan ke dalam organisasi baru dengan nama Badan Penguasaan Pelabuhan (BPP) yang dipimpin Administrator atau Kepala Pelabuhan yang juga berfungsi sebagai direktur atau Kepala Cabang **PN Pelabuhan Dalam Likuidasi.** Dalam masa transisi tersebut, berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor SK 14/LJ/1969 tanggal 1 September 1969 Administrator Pelabuhan ditunjuk sebagai Direktur PN Pelabuhan Dalam Likuidasi.

PN Pelabuhan Daerah IV Dalam Likuidasi, terdiri dari pelabuhan-pelabuhan di provinsi Jawa Timur, Bali, Nusa Tenggara Barat dan Nusa Tenggara Timur. Sementara itu pelabuhan-pelabuhan yang diusahakan dalam wilayah PN Pelabuhan Daerah IV Dalam Likuidasi terdiri dari tiga pelabuhan, yaitu Tanjung Perak Surabaya, Benoa Bali dan Lembar Lombok Nusa Tenggara Barat.

Lahirnya Perumpel

Dengan dibubarkannya PN Pelabuhan pada tahun 1969, menandai hilangnya status perusahaan dalam pengelolaan pelabuhan. Status perusahaan ini hilang bersama dengan berlakunya masa transisi yang ditandai dengan proses likuidasi yang berlangsung cukup lama, sekitar hampir 14 tahun, yaitu mulai 1969 hingga 1983. Masa transisi ini berakhir dengan keluarnya PP Nomor 16 tahun 1963 tanggal 23 Oktober 1983, sebagai landasan terbentuknya badan usaha baru dengan nama **Perusahaan Umum Pelabuhan (Perumpel) III** yang merupakan wadah untuk penyatuan PN Pelabuhan yang telah dibubarkan. Terbentuknya perumpel III juga menandai kembalinya status perusahaan dalam pengelolaan pelabuhan setelah sempat “menghilang” hampir 14 tahun lamanya.

Walaupun sudah dibentuk pada Oktober tahun 1983. Tetapi pelantikan pejabat Perumpel III baru dapat dilaksanakan pada 19 Juni 1984 di Surabaya. Salah satu alasan keterlambatan pelantikan itu, ialah untuk melakukan persiapan yang lebih matang. Sebab Perumel III dirancang sebagai badan



Ilustrasi

usaha yang mandiri, dan terlepas dari tanggungjawab langsung Administrator Pelabuhan (Adpel). Semangat kemandirian itu setidaknya terlihat dari keluarnya PP 11/1983 tanggal 25 April 1983 tentang Pembinaan Kepelabuhanan yang memberikan ketegasan tentang kewenangan Adpel sebagai koordinator. Keluarnya PP 11/1983 tersebut, sekaligus mencabut PP 1/1969. Didalam perkembangannya PP 11/1983 diubah dengan PP 23/1983 yang kemudian keduanya diganti dengan PP 70/1996 tentang Kepelabuhanan.

Adpel sebagaimana tertuang dalam PP 11/1983 merupakan Koordinator Bidang Perhubungan Laut yang berfungsi mengkoordinasikan unit pelaksana Badan Usaha Pelabuhan, instansi pemerintah bidang perhubungan laut dan instansi pemerintah lain untuk kelancaran tugas kepelabuhanan di pelabuhan yang diusahakan Badan Usaha Pelabuhan. Sementara itu, Kepala Pelabuhan berfungsi sama dengan Adpel. Namun untuk pelabuhan-pelabuhan yang tidak diusahakan dan pelabuhan-pelabuhan tertentu yang diusahakan Badan Usaha Pelabuhan.



Dalam rangka untuk pemisahan fungsi pemerintahan dengan pengusahaan di pelabuhan, pada tahun 1984 Menteri Perhubungan menetapkan Organisasi dan Tata Kerja Kantor Adpel yang dituangkan dalam SK No: KM 170/1984. Untuk mengantisipasi dilakukannya pemisahan tersebut, beberapa kebijakan penunjang telah ditetapkan oleh Direksi Perum Pelabuhan III. Seperti penyesuaian aturan berupa logo dan pakaian seragam dinas perusahaan termasuk jam kerja. Adanya aturan-aturan dan jam kerja baru itu, telah membantu kebijakan direksi untuk mengubah citra masyarakat dan sikap para pegawai yang semula dari status BPP menjadi Perum Pelabuhan.

Obat Mujarab

Dengan kembalinya status perusahaan yang ditandai dengan lahirnya Perumpel III berdasar PP No: 16 tahun 1983, telah merupakan "obat mujarab" bagi pegawai guna mengembalikan suasana batin dari yang semula mengikuti budaya birokrasi menjadi budaya perusahaan.

Mengapa hal itu disebut sebagai "obat mujarab" ?

Sebab, dunia pelabuhan pada hakekatnya merupakan dunia bisnis. Lalu lintas kapal, barang dan penumpang yang menggunakan jasa pelabuhan serta semua bidang usaha penunjang dan pelengkap, semua berorientasi pada bisnis. Karena itu, sudah seharusnya organisasi kepelabuhanan dibina dan dikelola mengikuti prinsip-prinsip perusahaan, dan bukan mengikuti prinsip birokrasi.

Namun dalam kenyataannya, dalam kurun waktu 14 tahun, nuansa birokrasi justru membelit pelabuhan dengan sangat kuat. Akibat birokrasi dalam rentang waktu yang cukup lama itu, dalam pengelolaan pelabuhan banyak memberi pengaruh terhadap tatanan di pelabuhan. Pengaruh itu juga tampak terlihat dari orientasi kerja para pegawai pelabuhan. Maka wajar saja, pada saat awal pengelolaan pelabuhan statusnya kembali dijadikan perusahaan, manajemen cukup mengalami kesulitan dalam menanam kembali pandangan, sikap dan orientasi para pegawai sesuai dengan prinsip-prinsip bisnis perusahaan. Oleh karena itu bisa ditanamkan jika status perusahaan itu baru diberikan pada tahun 1983 melalui pembentukan Perusahaan Umum Pelabuhan III. Padahal semangat perusahaan itu sebenarnya sudah mulai ditumbuhkan kembali sejak PN Pelabuhan dibubarkan dan dilikuidasi pada tahun 1969.

Barangkali rentang waktu transisi yang cukup lama hingga sekitar 14 tahun itu dimaksudkan memberi peluang bagi para pegawai untuk melakukan perubahan sikap, pandangan, orientasi dan pemahaman paradigma sebagai perusahaan. Tetapi tentunya perubahan suasana batin sebagai pegawai perusahaan tentu tidak mungkin berjalan cepat, akibat terlalu lama terkungkung dalam suasana birokrasi. Status perusahaan juga sekaligus merupakan obat mujarab bagi system pengelolaan pelabuhan. Sebab dengan status perusahaan berada pada jalan yang benar dan sesuai dengan fitrah pelabuhan sebagai entitas bisnis.

Berdirinya Pelindo III

Status perusahaan sebagai wadah pengelolaan pelabuhan, kian menguat sejalan dengan kebijakan pemerintah dalam melakukan perubahan kelembagaan pengelolaan pelabuhan. Keluarnya PP No: 58 tanggal 19 Oktober 1991 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum Pelabuhan III menjadi Perusahaan Persero dengan status Perseroan Terbatas (PT), merupakan momentum berdirinya PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III menunjukkan adanya paradigma bisnis oriented dalam pengelolaan pelabuhan.

Secara yuridis, sebagai badan usaha berkekuatan hukum PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III yang belakangan diubah menjadi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero), berdiri sejak Anggaran Dasar dibuat pertama kali di hadapan Notaris Fatimah SH di Jakarta, dengan akta nomor 5 tanggal 1 Desember 1992. Perubahan Anggaran Dasar dilakukan melalui akta perubahan Nomor 128 tanggal 25 Juni 1998 di hadapan Notaris Rahmat Santoso SH dan telah disahkan dengan keputusan Menteri Kehakiman RI No: C.2.1598.HT.01.04. Tahun 1998 tanggal 29 September 1998.

Sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) di sektor perhubungan laut, PT Pelindo III mempunyai tugas, wewenang serta tanggung jawab sebagai penyelenggara pelabuhan umum yang diusahakan di provinsi-provinsi: Jawa Tengah, Jawa Timur, Bali, Nusa Tenggara Barat, Nusa Tenggara Timur, Kalimantan Selatan dan Kalimantan Tengah. Terkait dengan pelaksanaan UU No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran, fungsi dan status PT Pelabuhan Indonesia III (Persero), dari yang semula adalah pengelola pelabuhan, kemudian diubah menjadi Terminal Operator. (Nilam)

PELINDO III ULANG TAHUN 21 Tahun Berdedikasi untuk Negeri

Hari ulang tahun merupakan hari peringatan bertambahnya usia yang wajib kita syukuri. Kalau yang ulang tahun adalah salah satu BUMN terbesar di Indonesia, seperti apa kemeriahannya?

Persiapan perayaan HUT ke-21 PT Pelabuhan Indonesia (Persero) atau Pelindo sudah dilakukan jauh hari bahkan beberapa bulan sebelumnya. Nampaknya perayaan tahun ini dibuat berbeda. Beberapa cabang olahraga seperti bola voli, bulutangkis, tenis lapangan, tenis meja, futsal, bowling dan senam aerobik dipertandingkan untuk memeriahkan event tersebut. Peserta berasal dari anak cabang dan anak perusahaan Pelindo III. Semua paket kemeriahan dikemas dalam bentuk event BAPOR Gathering 2013 yang tentunya diselenggarakan dalam rangka HUT ke-21 Pelindo.

Upacara pembukaan BAPOR Gathering 2013 diselenggarakan pada Jumat 29 Nopember lalu bertempat di halaman kantor Pelabuhan Tanjung Perak. Bertindak sebagai inspektur upacara Direktur Keuangan Pelindo III Wahyu Suparyono. Hadir pada acara tersebut komisaris Pelindo III beserta istri, jajaran Direksi Pelindo III beserta istri, para direktur anak perusahaan, para General manager Cabang, ibu-ibu Perispindo III, para pejabat struktural di lingkungan Pelindo III dan para pegawai. Acara diawali dengan penampilan deville masing-masing kontingen.

Pembukaan secara resmi ditandai dengan penekanan sirine oleh Direktur keuangan dan Komisaris Utama Pelindo III didampingi oleh jajaran Direksi Pelindo III dan Komisaris dilanjutkan dengan pengguntingan pita oleh Ibu Noni Djarwo Surjanto dan Ibu Imam Zaky didampingi oleh wakil ketua BPP Perispindo III dan istri



Direksi Pelindo III secara resmi membuka Porseni Pelindo III dalam rangka HUT ke-21 Pelindo III



komisaris lainnya. Penekanan sirine dan pengguntingan pita merupakan tanda dibukanya BAPOR Gathering secara resmi. Selanjutnya diserahkan piala bergilir BAPOR Gathering dari juara umum BAPOR tahun lalu yaitu Cabang Banjarmasin kepada Dirut.

Setelah acara pembukaan BAPOR dilanjutkan dengan peresmian gedung serba guna yang berada di samping belakang gedung kantor pusat. Didalam gedung serba guna setinggi empat lantai tersebut terdapat fasilitas perpustakaan, ruang diklat, ruang rapat, ruang arsip, ruang fitness dan ruang kesenian yang dilengkapi juga dengan café dan pujasera.

Guna menjalin keakraban dan kebersamaan, pada hari Sabtu tanggal 30 Nopember bertempat di Ballroom Hotel JW Marriott Surabaya, digelar malam keakraban sekaligus gala dinner. Acara yang dipandu oleh MC Intan turut dimeriahkan oleh artis ibukota yaitu Soimah dan Abadi Soesman Band.

BAPOR Gathering 2013 resmi ditutup pada Minggu 1 Desember 2013 yang bertepatan dengan peringatan HUT ke-21 Pelindo. Acara yang berlangsung di halaman kantor Pelabuhan Tanjung Perak dipandu oleh MC Vega 'Empat Mata'. Pada pengumuman pemenang deville, kontingen Cabang Sampit dinobatkan sebagai kontingen terheboh dengan tarian Bang jali dan Harlem Shake-nya, kontingen Cabang Tanjung Wangi sebagai kontingen terfavorit karena kostum yang dikenakan sangat memukau, kontingen Banjarmasin sebagai kontingen terkompak, Perispindo I sebagai kontingen terindah, Tanjung Emas sebagai kontingen terapih, Celukan Bawang sebagai kontingen terlucu, PT Pelindo Marine Service sebagai kontingen terbaik, PT PHC sebagai kontingen terkreatif dan Tanjung Perak dengan apresiasi khususnya.

Sebagai penutup acara, diserahkan piala bergilir BAPOR Gathering kepada juara umum BAPOR Gathering 2013 yaitu PT Berlian Jasa Terminal Indonesia. Pada acara penutupan tersebut, juga digelar acara penganugerahan Pelindo III Journalism Awards 2013 yang merupakan apresiasi Pelindo III kepada para pekerja jurnalistik. (mutiara)





PELINDO III JOURNALISM AWARDS

Untuk kesekian kalinya, Pelindo III kembali menggelar lomba penulisan artikel bagi wartawan. Lomba yang rutin diselenggarakan sejak Tahun 2004 itu diselenggarakan sebagai wujud apresiasi Pelindo III terhadap para pekerja jurnalistik yang telah berdedikasi dalam pencitraan perusahaan dalam bentuk tulisan di media. Sebagai dewan juri adalah Akhmad Munir (Ketua PWI Jawa Timur), Tjuk Suwarsono (praktisi Humas/MediaWatch!) dan Dwi Eko Lokononto (BeritaJatim). Khusus penyelenggaraan tahun ini, jumlah lebih banyak dari tahun sebelumnya mengingat kategori yang dilombakan juga lebih bervariasi dari tahun sebelumnya. Jika sebelumnya, seluruh peserta memperebutkan satu kategori saja, tahun ini peserta berlomba dalam empat kategori yaitu media cetak, online, radio dan televisi.

"Kami telah menentukan masing-masing pemenang untuk setiap kategori. Ada lima pemenang untuk kategori jurnalistik cetak, tiga pemenang kategori jurnalistik online, satu pemenang kategori jurnalistik televisi, dan satu pemenang kategori jurnalistik radio," jelas Kepala Humas Pelindo III Edi Priyanto di sela-sela penyerahan hadiah kepada pemenang Pelindo III Journalism Award 2013.

Penjurian final yang berlangsung 26 Nopember lalu berlangsung ketat karena para juri yang merupakan *expert* di bidangnya masing-masing berargumen mempertahankan pendapatnya. Setelah melalui masa yang cukup lama, akhirnya dewan juri lomba artikel memutuskan dan menetapkan pemenang untuk kategori media cetak adalah Anggit Satrio Nugroho (Jawa Pos) dengan artikel berjudul Flyover Terhubung Lingkar Luar Barat memperoleh nilai 263, Juara 2 atas nama Erfandi Putra dari Global Energi dengan artikel berjudul Teluk Lamong Menuju Eco Green Port memperoleh nilai 256,25, Juara 3 atas nama Karnali Faisal dari Indonesia Shipping Times dengan artikel berjudul Menebar Optimisme Indonesia memperoleh nilai 244,5, Harapan 1 atas nama Diananta Putra Sumadi dari Tempo dengan artikel berjudul Sengkarut Relokasi Pipa Eks Kodeco memperoleh nilai 239,5 dan Harapan 2 atas nama Martina Prianti dari BUMN Track dengan artikel berjudul Pelindo III Tekan Biaya Logistik memperoleh nilai 228,75.

Untuk kategori media online, Juara 1 atas nama Slamet Hadi Purnomo dari

Antara dengan artikel berjudul Menanti Efisiensi Sislognas memperoleh nilai 259,75, Juara 2 atas nama Yuristiarso Hidayat dari Whatindonews dengan artikel berjudul PT TPI Pendulum Nusantara memperoleh nilai 259,25 dan Juara 3 atas nama Renni Susilowati dari Beritajatim.Com dengan artikel berjudul Hidupkan Lagi Kejayaan Pelabuhan Surabaya memperoleh nilai 245.

Mahesa Nugraha (Net TV) memperoleh penghargaan sebagai juara 3 kategori televisi sedangkan untuk juara satu dan dua tidak ada peserta yang memenuhi kualifikasi yang ditetapkan oleh tim juri. Untuk kategori radio, sebagai juara 1 adalah Indriatno Heryawan dari RRI Surabaya dengan judul Teluk Lamong Gerbang Emas Surabaya Menuju Dunia. Sedangkan Juara 2 dan 3 tidak ada yang memenuhi kualifikasi yang ditetapkan tim juri. "Berdasarkan penilaian dewan juri, hanya satu karya saja yang memenuhi kriteria penilaian. Itulah kenapa hanya ada satu pemenang saja untuk kategori karya jurnalistik televisi dan karya jurnalistik radio," terang Edi.

Ketua tim juri Pelindo III Journalism Award 2013 Akhmad Munir mengatakan penyelenggaraan lomba karya jurnalistik media merupakan bentuk kepedulian Pelindo III dalam membina hubungan baik dengan media. Terlebih bagi para wartawan media yang sering melakukan peliputan berita terkait dengan kepelabuhanan. Ketua tim juri Pelindo III Journalism Award 2013 Akhmad Munir mengatakan penyelenggaraan lomba karya jurnalistik media merupakan bentuk kepedulian Pelindo III dalam membina hubungan baik dengan media. Terlebih bagi para wartawan media yang sering melakukan peliputan berita terkait dengan kepelabuhanan.

"Dari sekitar 60 karya jurnalistik yang masuk, kami melakukan seleksi dan penilaian dengan cermat dan hati-hati. Kami juga harus independen dalam

menentukan pemenang untuk setiap kategori, karena kami akui karya rekan-rekan wartawan dalam lomba ini bagus-bagus," kata Munir.

Lomba karya jurnalistik media "Pelindo III Journalism Award 2013" digelar dalam rangka memperingati hari jadi ke-21 Pelindo III. Ajang tersebut memperebutkan hadiah total senilai Rp32,5 juta rupiah dan kunjungan pelabuhan bagi juara pertama tiap-tiap kategori.

Selain menggelar lomba karya jurnalistik media, dalam rangka hari jadi ke-21 perusahaan, Pelindo III juga menggelar kegiatan pekan olah raga dan seni yang melibatkan seluruh cabang pelabuhan dan anak perusahaan, serta turnamen golf untuk amal.

Penganugerahan Pelindo III Journalism Awards berlangsung tanggal 1 Desember lalu bertepatan dengan acara penutupan BAPOR Gathering 2013. Direktur Personalia dan Umum-A.Edy Hidayat N.menyerahkan penghargaan berupa plakat dan uang tunai. Selamat! (mutiara)



Pelindo III Beli Alat USD68,2 Juta



Terminal
Petikemas
Banjarmasin.

Pelindo III kembali merogoh kocek untuk berinvestasi peralatan bongkar muat sebesar US\$ 68,2 juta. Rincian investasi tersebut diantaranya berupa pengadaan 8 (delapan) unit Container Crane baru untuk Pelabuhan Banjarmasin, Pelabuhan Tanjung Perak dan Terminal Petikemas Semarang (TPKS) senilai USD 48,2 juta. Selain 8 (delapan) unit Container Crane (CC), juga dilakukan pengadaan 2 (dua) unit Grab Ship Unloader baru yang akan dioperasikan di Terminal Teluk Lamong senilai USD 19,9 juta.

Kepala Humas PT Pelindo III-Edi Priyanto mengatakan kontrak pengadaan 8 (delapan) unit Container Crane (CC) dan 2 (dua) unit Grab Ship Unloader ditandatangani oleh Pelindo III selaku pemesan alat dan Dalian Huarui Heavy International Co, Ltd selaku pemasok alat bongkar muat tersebut yang akan diselenggarakan di Kantor Pusat Pelindo III Di Surabaya pada 25 November 2013. Dalian Huarui Heavy International Co, Ltd sendiri merupakan badan usaha milik Negara China, dengan lingkup pekerjaan mulai pengadaan alat, pengiriman, pengetesan, sertifikasi, pelatihan dan pengenalan alat, penyediaan suku cadang, masa garansi serta babysitting.

Sebelumnya, Pelindo III telah menggelontorkan anggaran senilai US\$ 162,6 juta setara Rp 1,5 Triliun untuk pemenuhan alat angkat dan angkut serta sistem operasi di Terminal Teluk Lamong Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Dana tersebut diperuntukkan untuk pengadaan 10 unit *Ship to Shore Crane* (STS), 20 unit *Automated Stacking Crane* (ASC), 5 unit *Straddle Carrier* (SC), 50 unit *Combined Terminal Tractor* (CTT), dan pengadaan *Terminal Operating System* (TOS).

Peningkatan arus petikemas di lingkungan Pelindo III selama ini menunjukkan bahwa angkutan barang melalui transportasi laut menggunakan petikemas saat ini menjadi primadona, hal ini juga menjadi salah satu alasan manajemen PT Pelindo III kembali berinvestasi menambah 8 (delapan) unit Container Crane (CC), disamping dalam rangka peningkatan pelayanan kepada customer" ujar Edi.

Dikatakan Edi bahwa selama lima tahun terakhir, pertumbuhan arus petikemas melalui wilayah kerja PT Pelindo III terus mengalami peningkatan, pada tahun 2008 dan 2009 masih tercatat 2,9 juta Teus, pada tahun 2010 meningkat menjadi 3,2 juta Teus, dan meningkat lagi menjadi 3,5 juta Teus tahun 2011 dan 3,9 juta Teus pada tahun 2012 lalu.

"Realisasi arus petikemas sampai dengan triwulan III tahun 2013 dimaksud masih didominasi di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya yang tercatat 2.200.701 Teus atau setara 1.836.110 Box disusul Terminal Petikemas Semarang (TPKS) sebanyak 365.323 Teus atau setara 228.022 Box, sedangkan arus petikemas di Terminal Petikemas Banjarmasin (TPKB) mencapai 317.236 Teus atau setara dengan 287.467 Box," papar Edi.

Dari total pengadaan 8 (delapan) unit Container Crane (CC), 4 (empat) unit CC akan di alokasikan pada Pelabuhan Banjarmasin, saat ini di Pelabuhan Banjarmasin telah tersedia 4 (empat) unit CC sehingga total nantinya tersedia 8 (delapan) unit



Terminal Petikemas Semarang.

CC di Pelabuhan Banjarmasin, direncanakan nantinya 2 unit CC eks Pelabuhan Banjarmasin akan direlokasi di Pelabuhan lainnya di pulau Kalimantan. Beberapa proyek pembangunan infrastruktur telah dibangun di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin. Di antaranya, perpanjangan dermaga petikemas sepanjang 265 meter yang semula (eksisting) hanya 240 meter sehingga total panjang dermaga petikemas menjadi 505 meter, selanjutnya pembangunan lapangan penumpukan stockpile batubara seluas 1,9 Ha dan peningkatan container yard (CY) muat seluas 2 Ha. Pertumbuhan petikemas tersebut yang mendasari pengembangan infrastruktur dan suprastruktur pelabuhan di Banjarmasin.

Dua unit Container Crane (CC) diantaranya akan di tempatkan di Terminal Petikemas Semarang (TPKS) sehingga jumlah CC yang dioperasikan di TPKS nantinya menjadi 7 (tujuh) unit CC. TPKS sendiri saat ini tengah dilakukan pengembangan fasilitas diantaranya perluasan Container Yard (CY) atau lahan penumpukan kontainer seluas 5,3 hektare (ha), tambahan dermaga sepanjang 105 meter dari eksisting 495 meter sehingga totalnya nanti menjadi 600 meter, dengan demikian dapat menampung sandar 3 unit kapal peti kemas. Sepanjang tahun 2013, PT Pelindo III menargetkan arus bongkar muat kontainer melalui Terminal Petikemas Semarang (TPKS) mengalami pertumbuhan 10% dibanding tahun 2012 lalu yang telah mencapai 457.055 Teus.

Selanjutnya 2 (dua) unit Container Crane (CC) rencananya akan ditempatkan di Terminal Multipurpose Nilam Timur (TMTL) Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Jumlah alat bongkar muat petikemas eksisting tersedia 3 (tiga) unit Container Crane (CC) sehingga dengan penambahan 2 (dua) unit CC baru ini maka total CC di TMTL Pelabuhan Tanjung Perak menjadi 5 (lima) unit, dengan demikian jumlah total CC di Pelabuhan Tanjung Perak menjadi 16 (enam belas) unit. Dari data capaian sepanjang Januari hingga September (Triwulan III/2013) arus petikemas melalui Pelabuhan Tanjung Perak sudah mencapai 2.200.701 Teus atau setara 1.836.110 Box. Sementara arus petikemas di Terminal Konvensional Pelabuhan Tanjung Perak meliputi terminal Jamrud, Nilam dan Mirah sejak Januari sampai dengan September tahun 2013 terealisasi sebanyak 476.569 Teus atau setara dengan 446.779 Box.

Sementara 2 (dua) unit Grab Ship Unloader akan dioperasikan di Terminal Teluk Lamong Pelabuhan Tanjung Perak guna mempercepat layanan dan melayani kegiatan bongkar muat barang jenis curah kering di Pelabuhan Tanjung Perak.(Intan)



Kegiatan penanganan petikemas di Terminal Nilam Pelabuhan Tanjung Perak.

Terapkan “Windows System” Pelindo III Tekan Biaya Logistik Nasional

Sebagai wujud nyata komitmen kerjasama antara Pelindo III dengan perusahaan pelayaran petikemas domestik, telah terjadi peningkatan jumlah rute pelayaran petikemas domestik, kalau pada tahun 2012 lalu hanya 29 rute, namun hingga bulan Nopember 2013 ini telah bertambah menjadi 32 rute.

Hal itu tak lepas dari dukungan PT Pelindo III terhadap perusahaan pelayaran yang membuka rute baru di wilayah kerjanya. Bentuk dukungan tersebut diantaranya adalah pemberian *previlage* terhadap perusahaan pelayaran untuk melakukan ekspansi terhadap rute yang baru dirintis serta jaminan kemudahan dalam hal pelayanan dan penyediaan fasilitas.

Salah satu bentuk peningkatan pelayanan yang menjadi inovasi Pelindo III adalah yang dirintis sejak tahun 2009 untuk rute pelayaran Pelabuhan Tanjung Perak (Surabaya)–Pelabuhan Banjarmasin. Dengan pelayanan *Windows system on Schedule* ini, Pelindo III berkomitmen memberikan kepastian sandar kepada pengguna jasa (pelayaran petikemas

domestic) sesuai jadwal kedatangan kapal, sehingga dapat meningkatkan kunjungan kapal dengan target *Turn Round Voyage (TRV)* 5 hari.

Direktur Pemasaran dan Pengembangan Usaha Pelindo III Husein Latief mengatakan bahwa penerapan sistem ini memungkinkan perusahaan pelayaran mendapatkan kepastian pelayanan jasa kepelabuhanan melalui penjadwalan kedatangan/keberangkatan kapal. Perusahaan pelayaran dapat menekan biaya tetap yang harus dibebankan sebagai akibat meningkatnya jumlah *voyage* kapal. Dengan kepastian jadwal, kegiatan operasional di pelabuhan bisa dilakukan dengan terencana, lancar dan tertib.

“Kami berinisiatif mengumpulkan perusahaan pelayaran petikemas domestik setiap akhir bulan. Kemudian kami berkoordinasi melakukan *scheduling system* untuk memastikan jadwal kedatangan dan

(Kalsel)–Pelabuhan Tanjung Priok (Jakarta), Pelabuhan Tanjung Perak (Surabaya)–Pelabuhan Sampit (Kalteng), Pelabuhan Tanjung Perak (Surabaya)–Pelabuhan Bumiharjo (Kumai-Kalteng), Pelabuhan Tanjung Perak (Surabaya)–Pelabuhan Batulicin (Tanah Bumbu-Kalsel), Pelabuhan Tanjung Perak (Surabaya)–Pelabuhan Lembar (Mataram), Pelabuhan Tanjung Perak (Surabaya)–Pelabuhan Benoa (Bali), Pelabuhan Tanjung Perak (Surabaya)–Pelabuhan Tenau (Kupang-NTT), Pelabuhan Tanjung Perak (Surabaya)–Pelabuhan Makasar.

“Tidak menutup kemungkinan jumlah rute *Windows System on Schedule* ini akan terus bertambah mengingat komitmen Pelindo III maupun perusahaan pelayaran dalam rangka turut serta meningkatkan integrasi logistik nasional,” kata edi.

Pelindo III juga telah menyiapkan Terminal Teluk Lamong yang akan mulai dioperasikan Mei 2014 guna



Antrian kapal di Pelabuhan Tanjung Perak.

jadwal sandar kapal untuk periode satu bulan kedepan. Perusahaan pelayaran yang ingin berpartisipasi dalam sistem ini diwajibkan mendaftarkan kapal dan target muatan (sesuai ketentuan yang telah disepakati), dengan demikian kami dapat mengatur tambatan dan peralatan guna meningkatkan pemanfaatannya sehingga dapat tercapai optimalisasi fasilitas dan peralatan,” ungkapnya.

Lebih lanjut Kepala Humas PT Pelindo III Edi Priyanto mengungkapkan bahwa, pelayanan berbasis *Windows System on Schedule* ini telah dikembangkan di beberapa pelabuhan di Pelindo III. Dan seiring perkembangan tersebut telah terealisasi beberapa rute *Windows System On Schedule* untuk pelayaran petikemas domestik diantaranya rute Pelabuhan Banjarmasin

mendukung pengembangan pelayanan berbasis *Windows System on Schedule*. Dengan dioperasikannya Terminal Teluk Lamong diharapkan dapat dibuka rute baru *Windows System on Schedule* dari Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya ke pelabuhan lain di wilayah kerja Pelindo III maupun pelabuhan di luar wilayah Pelindo III seperti Medan, Samarinda, Balikpapan, Bitung dan Papua. Selain itu, pengoperasian Terminal Teluk Lamong diharapkan dapat menjadi titik balik dalam mengurai kepadatan yang saat ini terjadi di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

“Windows system ini mampu memberikan percepatan layanan kapal dan peningkatan produktivitas bongkar muat petikemas di pelabuhan,” pungkas edi mengakhiri perbincangan dengan DERMAGA. (Berlian)

PRESIDEN SUSILO BAMBANG YUDHOYONO “Kelok Sembilan” Lainnya Akan Segera Dibangun

Ilustrasi.

Jalan layang
Kelok Sembilan
bernilai strategis
intra wilayah serta
konektivitas antar
negara ASEAN

A KHIR Oktober 2013 lalu, Presiden RI Susilo Bambang Yudhoyono berkenan meresmikan jalan layang **Kelok Sembilan** di Kabupaten Limapuluhkoto, Sumatera Barat. Mengomentari mahakarya anak-anak bangsa itu, Presiden berucap: “Semoga proyek ini membawa manfaat bagi masyarakat Payakumbuh dan Sumatera Barat, serta membawa kesejahteraan bagi rakyat Indonesia. Karenanya saya berharap, kedepan nanti akan banyak jembatan **Kelok Sembilan** lain yang dibangun di banyak daerah di Indonesia”.

Dalam kenyataan, manfaat yang timbul dari pembangunan infrastruktur yang terdiri atas 6 jembatan sepanjang 943 meter dan jalan penghubung 2.089 meter dengan biaya Rp.602,55 miliar itu, bukan hanya bakal dirasakan penduduk lokal. Sebab jalur ini juga menjadi akses penghubung kota Padang di Sumatera Barat dengan Dumai di Riau serta Bukitting-Pekanbaru. Posisinya dinilai sangat strategis dalam rangka mendukung pertumbuhan ekonomi, karena berada dalam jaringan jalan raya antar Asean yang menghubungkan Indonesia-Malaysia-Singapura.

Menurut Menteri Pekerjaan Umum Djoko Kirmanto, dibangunnya jembatan ini terdorong niat mengurai kendala angkutan darat yang sebelumnya harus melewati jalan sempit dengan radius tikungan yang sangat kecil sehingga tak lagi cukup mampu mengamodasi kendaraan besar. Laju pertumbuhan lalu lintas Bukittinggi-Pekanbaru sendiri berkisar 6%/tahun dengan rata-rata 7.900 kendaraan yang tiap hari melintasi “jalur maut” tersebut. Kondisi jalan sempit dengan sembilan tikungan tajam ini menjadi kontradiktif dengan keindahan *Lembah Harau* yang membentang disekitarnya, dan dapat menjadi obyek wisata memikat.

Rugikan Agroindustri

Sulitnya jalur angkutan darat di **Kelok Sembilan** ini acapkali merugikan pelaku usaha agroindustri. Sebagai contoh, pada tahun 2012 lalu produksi 15 jenis komoditas sayuran Sumatera Barat, volumenya mencapai 300.000 ton, yang 40% di antaranya dikirim ke Riau, Kepulauan Riau dan Jambi. Disebabkan oleh sulitnya kondisi jalan di Kelok

Sembilan, para pengusaha agroindustri menghadapi dilemma. Apabila dikirim lewat, ada kemungkinan rugi karena sayuran akan busuk di jalan. Tetapi bila dikirim lewat angkutan udara, maka biaya pengirimannya akan sangat mahal. Di sisi lainnya, komoditas sayur-mayur sebanyak itu, tak mungkin diserap oleh pasar lokal.

Dengan mulai dioperasikannya jembatan **Kelok Sembilan**, masalah distritasi ini akan teratasi. Kalau pada awalnya jalan tradisional di tempat itu hanya selebar 5 meter dengan tikungan sempit dan tanpa bahu jalan, kini jembatan **Kelok Sembilan** yang baru mempunyai kelebaran 7 meter dengan bahu jalan yang memudahkan bagi mobil yang akan memutar. Kalau di masa lalu, terjadi papasan antara bis umum dengan truk yang berukuran panjang di jalanan ini, salah satunya harus rela

menepi hingga salah satu sisi rodanya sampai ke bibir jurang, kini hal itu tak perlu lagi terjadi.

Pengerjaan proyek infrastruktur yang sangat penting bagi Sumatera Barat itu sudah dimulai sejak sepuluh tahun lalu. Menurut Menteri Pekerjaan Umum, yang membanggakan adalah bahan baku dan tenaga ahli tenaga ahli untuk pembangunan jembatan ini seluruhnya terdiri dari putra-putri Bangsa Indonesia. Mengenai lamanya waktu pemnangunan, menurut Kepala Satuan Kerja Jebatan Kelok Sembilan Dahler: “Selain karena biayanya dianggarkan secara multiyear, juga terdapat tingkat kesulitan yang cukup tinggi, karena terletak di kawasan hutan lindung yang tetap harus dijaga kelestariannya, sementara itu kontur tanahnya juga naik-turun karena berada di lereng Bukit Barisan”.



Dukung MP3EI

“Pembangunan jembatan **Kelok Sembilan** merupakan salah satu dari kegiatan Kementerian Pekerjaan Umum dalam mendukung program *Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia* (MP3EI) yang bertujuan meningkatkan akses menuju Koridor Ekonomi Sumatera, mendorong pengembangan kawasan di Provinsi Sumatera Barat dan Riau, dan mendorong peningkatan daya saing wilayah” kata Djoko Kirmanto.

Proyek-proyek yang dikerjakan di berbagai daerah itu, membuktikan

komitmen pemerintah dalam meningkatkan kehandalan logistik nasional, tak hanya diwujudkan dengan pembangunan prasarana jalan di Pulau Jawa serta hanya melibatkan institusi Kementerian Pekerjaan Umum saja. Setelah tersambung jalan raya Trans Kalimantan sebagai bagian dari *Asean Highway* jalur selatan yang menghubungkan kota-kota di Malaysia Timur dengan provinsi-provinsi Kalbar, Kalteng, Kalsel dan Kaltim di Indonesia, juga akan segera dibangun jalan Lintas Sumatera yang membentang dari Aceh hingga Lampung. Selain akan jadi penghubung Malaysia Barat dengan Sumatera, jalan ini juga akan terkoneksi dengan jalan Trans Jawa mulai dari Pelabuhan Penyeberangan Panjang hingga ke Banyuwangi di ujung timur, melewati provinsi-provinsi Banten-DKI-Jabar-Jateng dan Jatim. Maka dengan demikian jalan tol ini akan menjadi penunjang konektivitas nasional dari sisi moda transportasi darat.

Pada awal tahun 2013, para gubernur se-Sumatera, melakukan pertemuan di "Griya Agung" Palembang, Sumatera Selatan, membahas rencana percepatan pembangunan jalan Trans Sumatera yang akan diawali dengan membangun jalan tol sepanjang pulau ini. Pada hakekatnya, pertemuan tersebut merupakan penegasan komitmen dari para gubernur di Sumatera yang sejak sepuluh tahun lalu mendesak kepada pemerintah untuk membangun jalan lintas Sumatera, sebagai pemicu dan pendorong pertumbuhan ekonomi kawasan.

"Pulau Sumatera memiliki sumber daya alam yang melimpah, dan akan mampu digarap manakala ditunjang dengan keberadaan infrastruktur jalan serta ketersediaan energi listrik sebagai kebutuhan pokok industri" ujar Deputi Kementerian Bada Usaha Milik Negara (BUMN) Bidang Infrastruktur Sumaryanto yang hadir dalam pertemuan sepuluh gubernur itu bersama Dirut PT Jasa Marga Tbk Adityawarman dan Direktur Pengembangan Usaha Jasa Marga Abdul Hadi.

Kesepakatan Bersama

Dalam rangka mewujudkan rencana besar pembangunan jalan tol lintas Sumatera itu, sebelumnya sudah ada

kesepakatan kerjasama antara BUMN dengan seluruh pemerintah provinsi di Sumatera untuk membangun jaringan jalan tol di seluruh pulau Sumatera. Sejak awal, pihak BUMN telah menawarkan skim kerjasama patungan antara Jasa Marga dengan masing-masing pemerintah daerah. Beban yang akan timbul dari pembangunan jalan tol itu, dipikul bersama antara Jasa Marga dan pemda. Caranya: pemda melakukan pembebasan tanah serta mencadangkan sejumlah kawasan di sepanjang jalan tol, yang kelak akan dikelola bersama sebagai proyek bisnis masa depan.

Langkah selanjutnya adalah membentuk badan usaha bersama: **PT Jasa Marga Lampung, PT Jasa Marga Bengkulu, PT Jasa Marga Sumsel, PT Jasa Marga Jambi, PT Jasa Marga Riau, PT Jasa Marga Sumbar, PT Jasa Marga Sumut**. Dalam badan usaha patungan di setiap perusahaan tersebut, PT Jasa Marga menjadi pemegang saham mayoritas, sementara setiap pemda memegang sejumlah saham yang besar kecilnya ditentukan oleh kemampuan daerah masing-masing.

Memberi tanggapan tentang kiprah BUMN di lingkungan kementeriannya yang bisa dinilai "lompat pagar" menggarap lahan usaha kementerian lain, Menteri BUMN Dahlan Iskan mengatakan: "Bukan maksud kami ingin mencaplok pekerjaan yang jadi kewenangan Menteri Pekerjaan Umum, tetapi karena rencana pembangunan jalan tol dilakukan bersama PT Jasa Marga yang berada dibawah pengelolaan Kementerian BUMN. Secara khusus, kami menyambut baik tekad para gubernur untuk mewujudkan mimpi mereka membangun jalan tol di seluruh Pulau Sumatera. Hal itu perlu diapresiasi secara khusus, karena kalau seluruh jalur tol ini kelak sudah dapat beroperasi, maka Sumatera akan mengalahkan Jawa".

Prediksi Menteri BUMN itu bukannya sekedar pemanis bibir, karena secara faktual potensi kekayaan alam dan masih banyaknya yang bisa dimanfaatkan untuk jalan tol di Pulau Sumatera, merupakan modal dasar untuk membangkitkan ekonomi kawasan tersebut. Karenanya Dahlan Iskan menginginkan agar pertemuan itu jangan hanya melahirkan sekedar wacana, tetapi harus menuju ke suatu arah yang pasti. Maka untuk lebih

memperjelas arah pembangunan jalan tol lintas Sumatera, telah dibuat enm kesepakatan:

- Pembangunan jalan tol lintas Sumatera harus dipercepat pelaksanaannya,
- Secara finansial jalan tol di Sumatera belum layak, tetapi secara ekonomis dipandang sudah sangat layak,
- Yang terbesar mengambil manfaat, bukannya perusahaan jalan tol, tetapi ialah wilayah yang dilewati jalur jalan tersebut,
- Disepakati membentuk konsorsium



antara PT Jasa Marga dengan masing-masing provinsi, kabhupaten/kota yang berasangkutan,

- Konsorsium terbuka untuk keikutsertaan BUMN lainnya maupun swasta,
- Peran masing-masing provinsi dalam konsorsium tersebut ialah mendukung kelancaran perijinan termasuk Analisis Mengenai Dampak Atas Lingkungan (AMDAL), pencadangan kawasan ekonomi, pembebasan lahan dan setoran penyertaan saham.

Kepeloporan Riau

Rencana pembangunan jalan tol yang terbentang dari Lampung hingga Aceh ini diperkirakan memakan biaya sekitar Rp.150 triliun. Salah satu cari sepuluh provinsi di Sumatera yang tapaknya cukup siap melaksanakan rencana tersebut,

adalah provinsi Riau, yang sudah cukup lama memulai rencana membangun jalan tol. Hal tersebut dibuktikan dengan rencana pembangunan jalan tol Dumai-Pekanbaru sepanjang 120 Km, yang tahun ini sudah selesai pembebasan lahannya, dengan biaya yang berasal dari APBN dan APBD. Selain siap membangun jalan tol Dumai-Pekanbaru, Pemprov Riau juga berencana membangun jalan tol Pekanbaru-Pelalawan-Rengat sepanjang 202 Km, Pekanbaru-Siap-Buton sepanjang 70 Km, Pekanbaru-perbatasan dengan provinsi Sumatera

lebih cepat dan mengantisipasi sisa lebih penggunaan anggaran (SILPA) yang terlalu besar.

"Kami beri penegasan kepada BUMN yang dapat tugas membangun jalan tol lintas Sumatera itu, agar tidak lagi bertele-tele" ujar Menko Perekonomian yang juga menjelaskan bahwa untuk anggarannya, pemerintah akan memberikan dana setengah dari kebutuhan dalam bentuk penyertaan. Selanjutnya untuk menutupi yang setengah lagi BUMN akan dapat melakukan *corporate action* dengan kapitalisasi. Untuk tahun 2013 pemerintah men yediakan alokasi dana sebesar Rp.430 triliun yang bersumber dari APBN dan APBD.

Anggaran sebesar itu, dimaksud untuk pembangunan jalan tol dan *power plant*. Beberapa perencanaan ruas jalan tol yang akan segera dibangun, seperti ruas Lampung akan dikerjakan mulai dari Bakauheni sampai Bandar Lampung ditambah jalan tol dalam kota, serta tol menuju provinsi Sumatera Selatan. Di Sumatera Selatan sendiri, ditentukan untuk membangun jalur dari kota Palembang ke Prabumulih, Palembang-Siapi-api dan Palembang ke perbatasan provinsi Jambi. Dari Jambi juga dibangun jalan tol dari perbatasan Sumatera Selatan ke kota Jambi. Selain itu juga dari kota Jambi ke Tanjung Jabung.

Di provinsi Riau, jalan tol dibangun dari kota Pekanbaru ke Dumai dan dari Pekanbaru ke Pelalawan. Di provinsi Sumatera Barat dibangun jalan tol dari kota Padang ke Pandang Panjang, langsung ke Bukittinggi terus beraambung ke perbatasan Riau. Di provinsi Sumatera Utara jalan tol dibangun dari kota Medan ke Rening Tinggi terus ke Tuala Tanjung dan dari kota Medan ke Binjai.

BUMN Karya

Dalam rangka pembangunan infrastruktur seperti jalan tol lintas Sumatera ini, akan melibatkan beberapa perusahaan BUMN Karya, seperti Hutama Karya yang sudah siap melakukan pembangunan lima ruas jalan tol di Sumatera dengan nilai Rp.12 triliun.

Anggaran pembangunan lima ruas jalan tol Sumatera tersebut, direncanakan berasal dari hasil pengurangan deviden BUMN. Hutama Karya sejak awal tahun 2013 sudah disiapkan menjadi perusahaan

pengelola dan pengembang jalan tol. Perubahan status usaha PT Hutama Karya ini merupakan usulan bersama dari Menteri Pekerjaan Umum, Menteri Keuangan dan Menteri BUMN.

Dipilihnya Hutama Karya sebagai penbgembang sekaligus perusahaan pengelola jalan tol, disebabkan perusahaan tersebut dinilai memiliki kemampuan di bidang yang selama ini mereka geluti. Selain tu, perseroan juga memiliki visi yang sama menjadi perusahaan konstruksi, khususnya jalan tol. Disamping itu, saham kepemilikan Hutama Karya masih dikuasai penuh oleh negara 100%, sehingga pembangunan jalan tol akan lebih fokus dilakukan tanpa harus minta ijin dari pihak luar. Sebaliknya, pemerintah juga dapat langsung memberi penugasan kepada PT Hutama Karya (Persero).

Seperti diketahui selain menggarap tol di Sumatera, Hutama Karya juga telah menunjukkan kemampuannya dalam menggarap pembangunan "Bali Toll" Nusadua- Benoa-Ngurah Rai, sebagai salah satu proyek besar yang prestisius, karena selain dimaksud untuk mengurangi kemacetan di kota Denpasar, juga memperlancar arus lalu lintas selama dilaksanakannya Konferensi Asia Pasific Economy Cooperation (APEC) yang berlangsung di Bali pada Oktober 2013 ini. Proyek yang dimiliki oleh PT Jasamarga Bali Tol senilai Rp.420 miliar ini dikerjakan selama 420 hari mulai 1 Maret 2012 hingga 24 April 2013.

Peran BUMN dalam menggenjot pebangunan infrastruktur di tanah air, diharap mampu mendorong pertumbuhan ekonomi Indonesia secara signifikan. Wakil Menteri Badan Perencanaan Pembangunan Nasional/ Bappenas Lukita Dinarsyah Tuwo pernah mengungkapkan bahwa keterbatasan pendanaan pemerintah melalui APBN harus disiasati dengan peningkatan peran BUMN. Menurutnya, BUMN memiliki peluang untuk melalui ekspansi bisnis ketimbang mengandalkan pendanaan lewat APBN yang peningkatannya tidak signifikan. Masih menurut Lukita, akses keuangan BUMN saat ini juga sudah cukup luas, hingga dapat lebih mudah digunakan untuk pembiayaan infrastruktur pembangunan. (Intan)

Basis Industri Otomotif Beralih ke Indonesia

Fabrikan otomotif global berencana membangun industri mobil di Indonesia, termasuk melirik Pelabuhan Manyar

DENGAN jumlah penduduk sekitar 240 juta jiwa dengan pertumbuhan ekonomi yang cukup signifikan, Indonesia dinilai dapat menjadi pasar potensial bagi pelbagai produk impor. Termasuk pasar otomotif, yang untuk banyak kalangan tidak sekedar hanya berfungsi sebagai sarana peningkatan mobilitas, tetapi juga menjadi sarana bagi pencitraan diri. Maka tak mengherankan bila di kota-kota seperti Jakarta, Surabaya, Denpasar dan Bandung. Tak hanya berseliweran mobil-mobil angkutan kota produksi tahun 1969 keluaran Toyota, tetapi sering kali menyelip mobil-mobil sport "papan atas" seperti Lamborghini Aventador, Bentley, Ferrari yang harga per unitnya berkisar sekitar Rp.5 miliar.



Namun bagi para penggemar otomotif fanatik dan berkantong tebal, mereka akan mengatakan bahwa **General Motor** (Amerika Serikat), **Toyota/Nissan/Subaru** (Jepang), **Fiat** (Italia) maupun **Renault** (Perancis) boleh saja menang dalam populasi, tetapi untuk keunggulan mutu yang mengacu kehandalan teknologi dan pencitraan kelas, Jerman masih dianggap sebagai kiblat industri mobil. **Mercedes Benz** dan **BMW**, konon belum tertandingi. Itulah sebabnya konstruktor **McLaren** tetap menggandeng Mercedes dalam ajang balap bergengsi F-1, dan para pesohor kelas atas kian merasa moncer bila telah memajang BMW Salon di garasi rumah mereka.

Sejak menyadari bahwa Indonesia merupakan negara dengan jumlah penduduk terbesar ke-lima di dunia dengan pertumbuhan daya beli masyarakatnya yang cukup menjanjikan, maka Mercedes dan BMW pernah berniat memindahkan basis fabrikasi mereka untuk pasar Asia dari India dan Malaysia ke Indonesia. Niatan tersebut untuk sementara masih tertunda, karena berbareng dengan itu pasar mobil Indonesia tiba-tiba mengalami *booming* dengan diluncurkannya varian SUV dari Toyota dengan brand **Innova** dan **Avanza**, yang laris manis bak pisang goreng. Di kelas mobil keluarga, juga muncul **Alphart** yang dinilai mampu menghadang laju pasar mobil sekelasnya, sementara itu **Lexus** memposisikan diri sebagai mobil kelas premium. Namun kondisi seperti itu, ternyata tak menyurutkan langkah raksasa otomotif Jerman lain di bawah panji **Volkswagen** untuk menjadikan Indonesia sebagai basis produksi mereka. Selain itu dalam rangka merebut pasar, beberapa pabrik otomotif kelas dunia sudah mulai melirik lahan untuk basis industri mereka di kawasan pelabuhan Cilamaya di Jawa Barat dan **Java Integrated Industrial Port Estate** (JIPE) Manyar di Gresik, Jawa Timur, yang dikelola PT Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI) bersama PT Aneka Kimia Raya (AKR).

Mobil Rakyat

Ketika Adolf Hitler muncul di panggung sejarah Eropa pasca krisis ekonomi akibat Perang Dunia I, peta politik di Jerman seakan mengalami penjurkbalikan. Di tengah masyarakat yang kehilangan tujuan akibat kondisi politik dan perekonomian yang porak poranda di Eropa, muncul propaganda sistemik Hitler mengusung slogan *Deutsche Uber Alles* (Jerman diatas semuanya) yang memantapkan kedudukannya sebagai dictator *white men burden* berbasis ras Aria. Di Warsawa, Budapes, Paris dan kota-kota industri utama di Jerman, terjadi pembantaian besar-besaran terhadap kaum Yahudi yang dicap sebagai "sampah" oleh Hitler bersama Nazi dan Gestaponya.

Melengkapi *blitzkrieg* (gerakan kilat) mesin perang Nazi bergemuruh pula roda-roda "mobil rakyat" mulai dari semenanjung Balkan hingga tepi selat Channel. Bukan Mercedes Benz dan BMW yang mempertinggi mobilitas pasukan Gubbels dan Rommel, tetapi adalah Volkswagen berbodi ringan dan mampu bergerak lincah di berbagai medan ekstrim, kian memperluas garis perang Hitler didukung oleh kompatriotnya Garibaldi di Italia dan para komandan militer pro Generalissimo Franco di Spanyol.

Titik balik menuju kehancuran Hitler di tahun 1945 ternyata tak meruntuhkan lini produksi mobil rakyat di Jerman. Dengan citra sebagai mobil murah yang handal, Volkswagen jenis sedan maupun pikap justru makin menguasai pasar dunia, hingga untuk pasar Amerika dibangun basis produksi di bagian selatan benua yang kemudian dikenal dengan sebutan "VW Kombi Brasil".

Indonesia yang sampai dengan akhir tahun 1949 masih terlibat dalam gerakan mempertahankan kemerdekaan, tentu saja belum lagi sempat membangun industri termasuk industri otomotif. Akibatnya, negeri ini secara berkepanjangan menjadi pasar empuk mobil-mobil luar negeri sekelas Cevrolet Bellair, Mercedes, BMW, Fiat, Skoda (Cekoslovakia), Tata (India), Holden (Australia), Gaz (Rusia), hingga Mini Cooper (Inggris). Baru kemudian pada tahun 60-an mobil-mobil produk Jepang kelas "kaleng krupuk" Daihatsu Trimobile Bemo dan Mazda Kotak memasuki

pasar Indonesia dengan mengusung predikat mobil "murah". Disusul kemudian dengan Toyota yang secara cerdas meluncurkan mobil dengan brand Indonesia, berupa Toyota Kijang generasi pertama yang memanfaatkan mesin 1000 cc dari Corolla.

Kendati kian ramai masuknya merek-merek Jepang seperti Datsun, Suzuki, Nissan, dll, tetapi "industri mobil nasional" masih terbatas pada kegiatan "putar sekrup" alias assembling. Alasan utamanya: untuk sampai kepada fabrikasi penuh di Indonesia, dibutuhkan volume produksi yang sangat besar agar penjualannya mampu segera mencapai *break event point* (BEP, titik impas) penanaman modal membangun seluruh lini produksi mulai dari lahan perakitan (*production plant*) dan pergudangan puluhan hektar, cetakan mesin baja dan aluminium, dll.

Terlepas dari pertimbangan harga jual produk, fabrikasi mobil Volkswagen yang bermarkas besar di Wolfsburg Jerman ini, beberapa waktu lalu telah menyatakan komitmen mereka untuk berinvestasi di Indonesia. Awal September 2013 lalu para petinggi VW yang dipimpin VW Group Sales Chief Cristian Klinger, secara khusus telah menyampaikan hal itu kepada Menteri Perindustrian MS Hidayat bahwa fihaknya akan segera menanamkan modal tahap awal sebesar 200 juta Euro, untuk membangun basis produksi di Indonesia.

Dalam investasi ini VW menggandeng PT Garuda Mataram sebagai mitra lokal. Pabrik seluas 70 hektar di Kawasan Industri Bukit Indah Cikampek mulai dibangun tahun 2014 mendatang dan direncanakan selesai dua tahun. Kapasitas produksi awal pabrik tersebut akan berkisar 5.000 unit per tahun. Jenis mobil yang akan diproduksi meliputi beberapa varian, termasuk *multi purpose vehicle* (MPV). Mengingat reputasinya mungkin juga akan diproduksi varian mobil rakyat yang di Indonesia dikenal sebagai "VW Kodok". Selain dipasarkan secara lokal, untuk beberapa varian mobil mewah juga akan diekspor ke beberapa negara di Asia Tenggara seperti Singapura dan Malaysia.

Siap Berkompetisi

Menurut Menteri Perindustrian, pihak VW telah menyiapkan model yang spesifik untuk pasar Indonesia, disesuaikan dengan hasil riset yang dilakukan VW. Untuk itu, mereka telah cukup lama menganalisis pasar Indonesia, dengan mempelajari karakter masyarakat, infrastruktur jalan dan bahkan telah mencoba berkendara di beberapa kota seperti Jogjakarta dan Surabaya. Untuk produksi mobil ramah lingkungan, VW masih melakukan kajian lebih lanjut. Dalam pertemuan dengan MS Hidayat, VW menyatakan kesiapannya berkompetisi dengan produsen mobil asal Negeri Sakura yang selama ini mendominasi pasar. Produk yang akan mereka buat nanti, akan tetap menyasar kelas menengah keatas, namun mereka berjanji akan mematok harga jual yang kompetitif.

Sama halnya dengan produsen mobil lainnya, Kementerian Perindustrian juga mengajukan syarat dipenuhinya kandungan komponen lokal (*local content*) mulai dari 40% hingga 80% seperti yang dilakukan pabrik otomotif Jepang. Ujar MS Hidayat: "Mereka bersedia memenuhi hal itu dan meminta bantuan Kementerian Perindustrian. Sebab mereka memproduksi mobil dengan standar Eropa, yang spesifikasi komponennya tentu berbeda dengan komponen produk Jepang yang sudah dipenuhi industri lokal".

Sementara itu, dalam kesempatan terpisah Ketua Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo) Sudirman MR menyatakan bahwa pangsa pasar otomotif di dalam negeri Indonesia saat ini masih terbuka cukup lebar, karena setiap tahun terjadi peningkatan penjualan yang signifikan. Hal itu dapat dicermati dari penjualan mobil di Indonesia pada periode bulan Januari-Juli 2013 yang mencapai 714.400 unit. Penjualan bulanan terbesar tahun ini terjadi pada bulan Juli yang mencapai 112.164 unit, sedang pada Agustus terjadi penurunan hingga 75.000-80.000. Fenomena itu terpicu oleh kondisi menjelang Lebaran, dimana masyarakat Indonesia dipicu *rush* membelanjakan uangnya untuk membeli kendaraan bermotor yang akan digunakan "mudik" pada saat Idulfitri, yang banyak dijadikan momen ritual sosial dan sekaligus mempertontonkan keberhasilan mereka selama berada di rantau. (Kalimas)

Pelindo III Peroleh Pinjaman Rp1,2 Triliun



Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto (tengah) saat memberikan keterangan pers terkait pinjaman yang diperoleh Pelindo III untuk pengadaan peralatan bongkar muat Terminal Teluk Lamong.



Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto (tiga dari kanan) bersama perwakilan Konecranes, Credit Suisse, Deutsche Bank, dan Finnvera.

Pelindo III memperoleh pinjaman asing sebesar USD 121 juta (sekitar Rp1,2 Triliun) dari Credit Suisse dan Deutsche Bank. Dana itu akan digunakan untuk pembiayaan pengadaan 10 unit Ship to Shore Crane (STS) dan 20 unit Automated Stacking Crane (ASC). Kedua alat itu dibuat oleh Konecranes, perusahaan alat berat asal Finlandia dan akan dioperasikan di Terminal Teluk Lamong, Surabaya.

"Pinjaman ini dilakukan dengan skema Export Credit Agency melalui lembaga asuransi Finnvera asal Finlandia. Bunga pinjaman sebesar 1,39 persen dengan jangka waktu pembayaran selama 7 tahun," jelas Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto pada acara jumpa pers di Hotel JW. Marriott, Senin (25/11).

Penandatanganan perjanjian pinjaman itu sendiri telah dilakukan oleh pihak Pelindo III dan bank pada 30 Agustus 2013 lalu. Sementara perjanjian pengadaan 10 unit STS dan 20 unit ASC dilakukan oleh Pelindo III dan Konecranes pada 1 Maret 2013.

Alat yang dipesan oleh Pelindo III dari Konecranes sudah mulai dikerjakan dan akan datang secara bertahap mulai Januari 2014 mendatang. Dimulai dari 10 unit ASC

yang datang dalam bentuk komponen yang selanjutnya akan dirakit di Indonesia dan dilanjutkan dengan kedatangan 5 unit STS secara utuh.

"Sepuluh unit ASC dan lima unit STS lainnya akan dikirim pada tahun 2016 mendatang setelah Terminal Teluk Lamong tahap kedua selesai dibangun," tambahnya.

Direktur Keuangan Pelindo III Wahyu Suparyono menyatakan pinjaman itu akan mulai dibayarkan pada tahun 2015 mendatang. Hal itu terjadi mengingat tenggat waktu penangguhan pembayaran cicilan (*grace period*) yang diberikan oleh kreditur kepada Pelindo III selama 18 bulan.

Wahyu menambahkan untuk mendapat pinjaman ini, perseroan harus mendapatkan ijin dari tujuh lembaga negara. Ijin itu harus diperoleh Pelindo III dari Kementerian BUMN, Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas), Kementerian Perhubungan (Kemenhub), Kementerian Keuangan (Kemenkeu), Bank Indonesia (BI), dan Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian (Kemko Perekonomian).

"Butuh waktu tujuh bulan untuk mengurus ijin pinjaman Export Credit Agency ini," jelasnya.

Pinjaman akan dibayarkan mulai Agustus 2015 dengan jangka waktu selama 7 tahun. Pembayaran dilakukan setiap enam bulan sekali dengan besaran USD17,5 juta.

Sementara itu Direktur Komersial dan Pengembangan Usaha Pelindo III Husein Latief mengatakan alat yang

disusul kemudian tahap kedua dengan luas total mencapai 50 hektar pada tahun 2016, dan akan terus dibangun hingga mencapai luas 386,12 hektar.

"Terminal Teluk Lamong tahap pertama ini membutuhkan dana sekitar Rp3,4 Triliun. Pembangunan Terminal Teluk Lamong sendiri akan berlanjut

perluasan dan penambahan kapasitas dari Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya.

Selain dilengkapi dengan alat-alat modern, Terminal Teluk Lamong juga akan didukung oleh monorel pengangkut petikemas (Automated Container Transporter/ACT). Guna mendukung pasokan arus listrik, Terminal

digunakan di Terminal Teluk Lamong menggunakan teknologi ramah lingkungan. Hal itu menyusul konsep pelabuhan ramah lingkungan (green port) yang dikampanyekan oleh Pelindo III.

Sebagian besar alat yang digunakan di Terminal Teluk Lamong akan menggunakan tenaga listrik. Demikian halnya dengan STS dan ASC yang diproduksi oleh Konecranes.

"Selain ramah lingkungan, alat-alat tersebut juga berteknologi tinggi. ASC misalnya, operator tidak perlu di atas alat tetapi cukup di dalam ruang operator, bahkan wanita juga dapat bertindak selaku operator," kata Husein.

Lebih lanjut Husein mengungkapkan bahwa Terminal Teluk Lamong dibangun dalam beberapa tahapan. Tahap pertama dibangun seluas 38,8 hektar dan akan dioperasikan tahun 2014,

hingga tahun 2030 mendatang," tambah Husein.

Di hari yang sama, Pelindo III juga melakukan penandatanganan perjanjian pembelian alat berupa 8 unit Container Crane (CC) dan 2 unit Ship Unloader senilai USD68 juta. Kedepan CC itu nantinya akan digunakan di Pelabuhan Banjarmasin, Pelabuhan Tanjung Perak dan Terminal Petikemas Semarang (TPKS). Sedangkan 2 unit Ship Unloader akan digunakan di Terminal Teluk Lamong untuk menunjang kegiatan bongkar muat curah kering.

Terminal Teluk Lamong dan MP3EI

Terminal Teluk Lamong merupakan mega proyek yang digagas oleh Pelindo III. Terminal tersebut mulai dibangun pada tahun 2010 lalu sebagai proyek

Teluk Lamong juga akan didukung oleh Pembangkit Listrik Tenaga Gas (PLTG) yang rencananya akan dibangun di terminal tersebut.

Terminal Teluk Lamong akan difungsikan untuk penanganan petikemas internasional dan petikemas domestik serta curah kering internasional. Tahap pertama, Terminal Teluk Lamong dibangun seluas 38,8 hektar dengan dilengkapi 2 sisi dermaga masing-masing sepanjang 500 meter X 50 meter dan 450 meter X 30 meter.

Pembangunan Terminal Teluk Lamong termasuk bagian dari Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI). Dengan adanya Terminal Teluk Lamong diharapkan mampu mengurangi kepadatan arus kapal dan waktu tunggu kapal sehingga dapat menekan biaya logistik nasional. (Mirah)



Ilustrasi.

Uji Nyali

Tanpa Ijin Mengemudi

Rendahnya disiplin berlalu lintas, disebabkan lemahnya penegakan hukum dan ketidakpedulian orang tua

SEPANJANG tahun 2013, media massa cetak dan elektronika Indonesia, banyak yang mengekspos secara dramatis berbagai kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Diantara yang paling menyentak adalah adanya remaja perempuan pengendara setengah *teler* sekaligus juga setengah telanjang yang mengemudikan mobil secara sembarangan hingga menabak dan menewaskan lima orang. Yang tidak kalah dramatisnya adalah: kasus Abdulkadir Jaelani atau terkenal dengan sebutan **AQJ**, berusia 12 tahun, putra seorang pesohor musik yang pada subuh hari meluncur di jalan tol, kemudian selip dan menubruk kendaraan lain hingga menewaskan sejumlah penumpangnya.

Menurut data dari **Korps Lalulintas Kepolisian Republik Indonesia** (Korlantas Polri) pada kurun waktu Januari hingga Juni 2013 atau semester pertama tahun ini terjadi sebanyak 281 kecelakaan setiap hari. Musibah ini sebagian disebabkan pengguna jalan raya yang tidak mematuhi peraturan. Yang cukup memprihatinkan adalah, lebih dari separuh yang terlibat dalam kecelakaan tersebut, ternyata tidak memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM), yang 20% di antara mereka, ternyata masih berusia dibawah 16 tahun. Kalangan kepolisian maupun para sosiolog menyebutkan bahwa fenomena yang melibatkan anak remaja didalam kecelakaan lalu lintas, disebabkan oleh berbagai faktor, antara lain: lemahnya penegakan aturan lalu lintas dan sikap permisif orang tua.

Tentang lemahnya penegakan aturan lalu lintas, Polri mempunyai penjelasan yang cukup masuk akal: jumlah personil kepolisian yang harus secara khusus mengawasi ketertiban jalan raya, tak seimbang dengan pertumbuhan populasi kendaraan bermotor yang menggunakan jalan raya. Di sisi lain, masyarakat terlanjur berpendapat bahwa penggunaan kendaraan pribadi, utamanya sepeda motor, merupakan solusi terbaik dalam mengatasi keruwetan masalah angkutan umum yang tiap hari selalu terancam kemacetan, hingga waktu tempuhnya tidak efektif dan biayanya tidak efisien.

Pelanggaran Hukum

"Terdapat kekacauan pengaturan hokum di ruang public kita, karena masalah yang seharusnya tidak diatur justru diatur. Sementara itu, persoalan yang semestinya diatur, seperti kedisiplinan berlalu lintas, justru tidak menapat perhatian" ujar sosiolog Universitas Negeri Jakarta Robertus Robert beberpa waktu lalu.

Dalam undang-undang lalu lintas sudah ada aturan yang menegaskan bahwa mereka yang belum berusia 17 tahun, belum bisa memperoleh surat ijin mengemudi (SIM). Dengan demikian, remaja dibawah usia 17 tahun tidak dibenarkan mengendarai kendaraan bermotor. Selama ini, aturan tersebut seakan tak digubris karena penegakan

aturan berlalu lintas Indonesia sangat lemah. Pelanggaran lalu lintas dengan mudah diselesaikan di jalanan tanpa proses hukum yang sesuai dengan turan undang-undang. Karenanya banyak warga yang menganggap remeh aturan lalu lintas. Karena adanya contoh yang diberikan oleh orang tua, banyak remaja yang juga menyepelekan aturan lalu lintas, karena merasa jika melakukan pelanggaran lalu lintas tidak akan dikenai sanksi hukum, alias dapat diselesaikan dengan cara "delapan enam", atau denda dalam dibawah tangan.

Pilihan penggunaan kendaraan motor pribadi oleh mereka yang belum berhak mendapatkan SIM yang umumnya terdiri dari pelajar, dipicu oleh banyak sebab. Salah satunya adalah infrastruktur transportasi yang kurang memadai atau cenderung buruk. Selain kurangnya armada, integrasi antarmoda transportasi juga belum lagi maksimal. Oleh sebab itu, orang tua "terpaksa" mengijinkan anaknya menggunakan kendaraan pribadi agar lebih praktis dan efektif.

Dilihat dari tingkat ekonomikeluarga, pilihan orang tua dalam memberikan sarana transportasi bagi anak-anaknya, jatuh kepada sepeda motor, yang menurut para biker sejati: cukup aman bila dikendarai secara benar, tetapi bisa menimbulkan bencana bagi diri sendiri maupun orang lain, bila digunakan di

luar etika berkendara di jalanan umum. Hanya sebagian kecil orang tua yang mampu membelikan kendaraan roda empat yang bisa dianggap "lebih aman dan nyaman" sebagai sarana transportasi anak mereka, mengingat harganya yang di luar jangkauan mereka. Dari penuturan sebagian besar orang tua yang anaknya menggunakan sepeda motor untuk pergi/pulang sekolah, umumnya dapat disimpulkan sbb:

- Bila tiap pagi harus menggunakan angkutan umum ke sekolah, pasti terlambat, karena selain jarak dari rumah sampai sekolah cukup jauh, anak juga harus dua sampai tiga kali berganti kenaran umum yang umumnya dalam konisi padat penumpangnya harus menunggu kendaraan berikutnya,
- Dengan naik kendaraan umum, waktu tempuh dari rumah bisa mencapai sekitar 45 menit, sementara dengan kendaraan pribadi bisa ditempuh dalam waktu 15 menit saja,
- Bila menggunakan kendaraan umum biaya yang harus keluar setiap hari untuk angkutan pergi-pulang bisa mencapai Rp.18.000, sementara bila menggunakan kendaraan pribadi, dengan menisci bensin 3 liter seharga Rp.19.500 bisa dipakai untuk transportasi selama tiga hari,
- Selain untuk pergo/pulang sekolah maupun orang lain, bila digunakan di

keperluan lain, seperti sambil mengantar ibunya ke pasar, atau ayahnya ke tempat bekerja, bahkan juga untuk keperluan lainnya pada waktu sore,

- Selain untuk keperluan praktis sepeda motor juga dinilai bisa mengangkat status dalam pergaulan dengan teman-teman sekolahnya yang rata-rata juga memiliki sepeda motor.

Berdasar pertimbangan "murah meriah" dan rasa "sayang anak", maka kendati dengan cara banting tulang mencicil kredit sepeda motor, para orang tua merasa lebih nyaman bila dapat melengkapi putera-putrinya dengan kendaraan bermotor pribadi. Padahal mereka juga sadar bahwa tindakan itu bisa mendorong pelanggaran hukum karena tahu bahwa anak-anaknya belum berhak mengendarai kendaraan motor pribadi di jalan raya, mengingat anak-anak itu belum berhak mendapat surat ijin mengemudi, atau bahkan mendorong anak "membeli" SIM tanpa proses ujian.

Raja Jalanan

Menurut psikolog anak dan remaja dari Lembaga Psikologi Terapan Universitas Indonesia Vera Itabiliana Hadiwidjojo, mereka yang masih dibawah umur 17 tahun dan tergolong sebagai anak-anak, tidak boleh dibiarkan mengemudikan kendaraan bermotor di jalan raya karena sangat berbahaya. Secara psikologis, anak-anak tersebut belum siap dari sisi kejiwaan dan emosinya, Ujar Vera: "Kendati mereka sudah bisa mengemudikan kendaraan, tetapi anak-anak belum cakap secara fisik maupun psikis. Anak-anak ini umumnya sangat impulsif dengan pola pikir yang belum stabil, hingga cenderung tak memperhatikan akibat dari perbuatannya."

Banyak efek negatif yang bisa timbul dari penguasaan kendaraan pribadi oleh anak-anak dibawah umur. Beberapa di antaranya adalah:

- Perasaan over confident karena merasa dirinya sebagai "raja jalanan", hingga banyak kali ditemukan anak-anak yang mengendarai

sepeda motor tanpa memakai helm dan berkendara melewati batas kecepatan yang aman sebagai sarana "uji nyali",

- Kecenderungan berkelompok di antara mereka yang "satu aliran", dengan ekses bisa terbentuknya grup "geng motor" seperti banyak terjadi di banyak kota,
- Banyak memunculkan persaingan dengan menganggap jalan raya sebagai milik "bapak moyang"nya hingga bisa memicu terjadinya balap liar di jalan-jalan yang dinilai kurang pengawasan dari petugas.



Ilustrasi.

Berdasar data dari Korp Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia (Korlantas Polri), dapat ditarik kesimpulan bahwa dari bulan ke bulan dan tahun ke tahun, selalu terjadi kecenderungan kenaikan angka kecelakaan lalu lintas yang melibatkan anak-anak dibawah usia 17 tahun dan tidak memiliki SIM. Disebutkan, sepanjang Januari hingga Juni 2013, terjadi 281 kecelakaan setiap hari. Bencana ini sebagian diakibatkan oleh para pengguna jalan raya yang tidak mematuhi peraturan. Lebih dari separuh yang terlibat kecelakaan, tak memiliki SIM dan hampir 20% berusia dibawah 17 tahun.

- Jumlah kecelakaan remaja meningkat dari tahun 2011 tercatat 31.456 kasus (18%), meningkat pada tahun 2012 menjadi 55.221 kasus (28%),
- Pelaku kecelakaan lalu lintas tidak memiliki SIM pada tahun 2011 tercatat 53.065 (50%) dan pada tahun 2012 meningkat menjadi 64.114 (51%)
- Sepanjang semester pertama tahun

2013, pada bulan Januari terjadi 2.843 kasus (32%), Februari 2.443 kasus (31%), Maret 2.536 kasus (30%), April 2.358 kasus (27%), Mei 1.826 kasus (15%) dan Juni 3.039 kasus (36%).

Mencari Solusi

Menurut Direktur Lalu Lintas Polda Metro Jaya Komisaris Besar Chrysnanda Dwi Laksana, kecelakaan lalu lintas di jalan raya, pada dasarnya bukan suatu kejadian yang berdiri sendiri, tetapi dikarenakan oleh gabungan banyak faktor. Yaitu: faktor manusia sebagai pengguna jalan/pelaku lalu lintas, kondisi jalan raya sebagai infrastruktur bagi pengguna jalan raya, kondisi kendaraan sebagai sarana angkutan pribadi maupun umum, manajemen lalu lintas termasuk keterbatasan petugas pengawas ketertiban dan sarana pendukung seperti rambu/marka jalan, tanda-tanda lalu lintas, lampu pengatur lalu lintas, penerangan jalan pada malam hari dan lain sebagainya.

Persoalannya kemudian adalah, bagaimana cara terbaik untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas yang selalu menimbulkan kerugian harta maupun jiwa?

Menurut para pakar transportasi jalan raya, terdapat banyak cara yang dapat dan harus ditempuh, antara lain:

- Meningkatkan kesadaran dan etika berlalu lintas dengan memasukkan pendidikan lalu lintas dalam kurikulum di sekolah sejak Taman Kanak-kanak (TK) atau sederajat, hingga jenjang Sekolah Menengah Atas (SMA) atau sederajat,
- Sosialisasi kepada orang tua tentang bahaya menyerahkan kendaraan kepada mereka yang masih di bawah umur dan tak memiliki SIM,
- Membatasi populasi kendaraan bermotor bekerjasama dengan produsen,
- Pemberlakuan tindakan tegas tanpa kompromi bagi remaja pelanggar peraturan lalu lintas, dengan memperserik razia/sweeping terhadap pengguna kendaraan,
- Meningkatkan disiplin dan mentalitas bagi petugas penegakan aturan lalu lintas yang bertugas sebagai ujung tombak ketertiban di jalan raya, dll. (Intan)

Jangan Asal Parkir

Parkir sering dianggap sebagai hal sepele bagi kebanyakan pemilik mobil. Padahal posisi parkir yang salah, tak saja membuat orang lain terganggu. Sejumlah komponen mobil pun terancam aus, bila Anda tidak memarkir mobil secara tepat.

Selain itu, kebiasaan buruk cara parkir jelas akan merugikan diri sendiri. Pintu mobil penyok, spion patah bahkan pengguna lahan lain pun bisa-bisa menyumpah serapah akibat mobil terlalu berhimpitan, misalnya.

Kegiatan memarkir memang sepertinya sepele dan bisa dilakukan setelah seseorang dapat mengemudikan mobil. Namun, parkir yang akurat rasanya perlu dibiasakan. Berikut ini beberapa saran yang bisa diterapkan para pengemudi mobil.

Kuasai cara parkir setelah bisa mengemudi

Idealnya, bila seseorang selesai belajar mengemudi, cara parkir yang benar harus pula dikuasai. Sayangnya, tak banyak sekolah mengemudi mengajarkan hal ini. Hal utama memarkir dengan benar adalah mengetahui ukuran mobil yang dikemukakan.

Pertama, yang harus diingat Anda harus bisa memarkir mobil dari berbagai sudut. Sebab, bisa saja lahan parkir berada di sebelah kiri, kanan, atau pinggir jalan. Kuasai fungsi kemudi secara maksimal, baik saat mobil maju maupun mundur.

Selalu memarkir dengan cara mundur

Paling bagus adalah cara para anggota militer memarkir mobilnya. Caranya posisikan mobil dengan bagian depan mengarah ke jalan bila sistem parkir dengan lajur. Ini sangat bermanfaat bila Anda harus cepat-cepat pergi dari tempat bersangkutan.

Memang saat hendak parkir rasanya lebih rumit karena harus berjalan mundur. Namun secara psikologis ini tak terlalu menyusahkan,

dibanding bila saat hendak keluar kita harus bergerak mundur karena terlanjur mobil di parkir dengan moncong menghadap tembok.

Bila sistem parkir paralel - ini biasa pula terjadi pada lahan sempit sehingga terjadi penumpukan mobil - kegiatan memarkir dengan mundur jelas akan lebih memudahkan mobil masuk di lahan yang dituju. Ini karena memang rasio kemudi mobil lebih memiliki sudut luas bila kendaraan tersebut bergerak mundur.

Jadi, misalnya telah ditemukan lahan kosong di areal parkir paralel, lewati dahulu tempat itu. Tepat setelah berada di samping mobil - yang nantinya akan berada di depan mobil Anda - baru Anda mengambil ancang-ancang untuk mundur. Cara yang paling aman, pepetkan bagian belakang kiri mobil Anda ke mobil bersangkutan saat akan masuk lahan yang bakal kita tempati.

Lalu belokkan kemudi sesuai keperluan Anda hendak memasukkan mobil kita. Setelah separuh bodi masuk, belokkan kemudi pada arah berlawanan dan mobil bakal bergerak lurus mengisi lahan tersebut. Jangan lupa mobil tak perlu direm tangan, karena bila memarkir dengan posisi paralel memang risikonya mobil bakal di dorong maju dan mundur selama masih menggunakan lahan parkir tersebut.

Jadikan patokan kaca spion dan posisi arah moncong

Ini memang aneh. Kebanyakan pengemudi masih saja menengok ke belakang atau bahkan mengeluarkan kepala saat hendak parkir ke arah gerakan mundur. Biasakan mengoptimalkan fungsi kaca spion untuk melihat jalur ke belakang. Guna membantu memposisikan mobil, ambil saja patokan arah moncong mobil Anda. Bila moncong lurus, pasti mobil juga dalam posisi lurus. Untuk membiasakan mengintai jalur parkir

dari spion dapat dimulai seperti kalau Anda mengamati dinamika lalu lintas di kanan, kiri, dan belakang mobil saat mengemudi. Hanya memang diperlukan kebiasaan dan ini perlu dipaksakan.

Luruskan setir dan pilih lahan paling rata

Posisi parkir, apalagi bila itu harus terjadi dalam hitungan berjam-jam, seharusnya dilakukan dengan meluruskan posisi kemudi sehingga keempat roda lurus satu sama lain.

Bila tidak, apalagi mobil diparkir di garasi dalam hitungan hari, dipastikan komponen 'kaki-kaki' mobil bersangkutan akan cepat aus. Ini karena tak didapatnya posisi seimbang pada karet dan komponen 'kaki' saat harus menopang berat mobil bersangkutan.

Pilih pula lahan parkir dengan kondisi paling rata.

Bila terpaksa harus parkir pada posisi miring, misalnya lahan parkir di depan rumah, maka lakukan rotasi posisi setiap sepekan sekali. Ini diperlukan untuk menyeimbangkan kerja 'kaki' karena parkir miring akan membuat titik berat mobil tidak tepat di tengah. (Berlian - dari berbagai sumber)



Ilustrasi.

Kain Endek Bali Bersinar Kembali

Dengan alasan takut terkena “tulah” kain “endek” Bali sempat tersimpan cukup lama. Tetapi kini kembali digandrungi

BERKENAAN dengan penyelenggaraan Konferensi Tingkat Tinggi Kerjasama Ekonomi Asia Pasifik (*Asia Pacific Economy Cooperation, APEC*) di Nusadua tanggal 7-8 Oktober 2013 lalu, dipersiapkan 30 lembar kemeja dengan bahan kain **endek**. Kemeja itu dimaksud menjadi “busana resmi” para kepala negara/kepala pemerintahan selaku peserta konperensi, yang dikenakan saat pembukaan. Pengenaan kemeja kain endek untuk para pemimpin tinggi tingkat dunia itu, sepadan dengan sejarah endek yang di masa lalu hanya dikenakan oleh para anggota keluarga *puri*. Di masa lalu, kain *endek* memang lebih banyak dipakai para bangsawan ketika mengikuti upacara adat.

Meskipun tidak ada larangan bagi warga *jaba* mengenakan busana yang dibuat berbahan dasar kain endek, tetapi warga yang berada di luar triwangsa, merasa segan mengenakannya. Alasannya sederhana: *tulah* ! Takut terkena musibah disebabkan telah melanggar norma hubungan stratifikasi antara para bangsawan dan orang kebanyakan. Akibat adanya ganjalan niskala seperti itu, sampai dengan beberapa decade yang lalu kain *endek* lebih banyak disimpan dan kurang dikenal oleh mereka yang berasal dari luar Bali.

Dilihat secara sekilas, kain *endek* mempunyai kemiripan dengan tenun ikat dari Nusa Tenggara Timur. Namun bila dicermati, segera akan tampak perbedaan di antara keduanya. Kalau tenun ikat NTT kebanyakan cenderung berwarna redup dengan latar coklat tanah, maka *endek* Bali umumnya memiliki warna bervariasi cerah, seperti biru *vermilion*, hijau *tosca*, merah anggur, kuning dll.



Seni Kriya

Kain *endek* termasuk *seni kriya*, yang pada masa lalu dikerjakan para perempuan di sela-sela aktivitas mengurus rumah tangga dan mengasuh anak. Oleh sebab itu pada umumnya perempuan Bali waktu itu harus pandai menenun, yang merupakan salah satu di antara kepandaian *ngigel* (menari) dan *megending* (menyanyi).

Karena di Bali antara seni, tradisi dan keagamaan cukup sulit dipisahkan, maka produksi rumahan kain *endek* banyak didapati di desa-desa *pekraman* di Klungkung, Gianyar, Denpasar dan Karangasem. Desa *pekraman* merupakan satuan administratif pemerintahan desa yang dikelola secara tradisional, berdasar adat yang sudah mengacu pada desa-desa Bali lama, sebelum dikenal system administratif desa yang merupakan bagian dari kecamatan, kabupaten hingga provinsi. Desa adat ini dipimpin oleh *keliyan* yang tidak harus bertanggungjawab kepada kepala desa dinas. Warga desa *pekraman* adalah Krama Bali yang untuk urusan adat harus tunduk kepada *awig-awig* (peraturan). Pelanggaran terhadap ketentuan adat, bisa berakibat pengucilan, termasuk larangan melakukan persembahyangan di *Pura Puseh* yang ada di desa *pekraman* tersebut. Bagi orang Bali, larangan bersembahyang di Pura Puseh merupakan sanksi sangat berat, karena berarti terputusnya hubungan dengan leluhur mereka yang telah meninggal.

Dalam rangka kelestarian seni kriya tenun *endek*, sampai kini di desa Sidemen, Karangasem masih banyak perempuan yang menenun dengan *gedogan*, yaitu alat tenun tradisional “portable” yang dilekatkan ke tubuh. Tujuannya adalah, dengan alat tenun yang menyatu pada tubuh ini, aktivitas menenun dapat dilakukan di berbagai tempat bersama aktivitas lainnya seperti mengasuh anak, menanam nasi, menunggu keringnya jemuran, dll.

Pekerjaan menenun kain *endek* ternyata cukup ribet, karena sebagai kain ikat *pakan* harus lebih dulu memberi motif pada benang *pakan* (benang searah lebar kain) sebelum mulai ditenun. Pemberian motif dilakukan dengan cara mengikat bagian-bagian tertentu dari benang *pakan* sebelum dicelup sehingga berbentuk motif. Benang yang telah diikat, dicelup, dikeringkan untuk kemudian digulung pada kumparan yang akan menjalin pada benang *lungsir* (benang yang arahnya vertikal). Berbeda dengan bentangan benang *lungsir*, maka benang *pakan* yang telah diberi corak tidak akan tampak sampai selesai ditenun.

Makin Bersinar

Setelah cukup lama menjadi barang simpanan di balik tembok puri, sejak 10 tahun lalu kain endek mulai diminati masyarakat. Utamanya dengan adanya peraturan dari Pemprov Bali agar pada hari-hari tertentu Pegawai Negeri Sipil (PNS) menggunakan busana dengan motif tenun, songket maupun batik tradisional, maka status kain *endek* menjadi tak hanya sebagai sarana upacara di pura saja, tetapi sudah menjadi kebutuhan yang lebih luas.

Terkait dengan perkembangan tersebut, maka corak kain *endek* tidak lagi hanya terpaku pada pola unsure flora dan fauna, wayang serta kombinasi dari berbagai pola. Terdapat pula pola dari kisah-kisah suci atau mitologi Bali. Pada saat ini banyak motif bermunculan sesuai permintaan pasar. Muncul pula motif anggrek, pohon merambat, wajah dan burung.

Bahan dasar yang digunakan pada *endek* generasi baru, bukan lagi benang tenun tradisional yang menghasilkan kain sederhana. Tetapi sudah merambah ke penggunaan bahan baku rayon dan sebagainya. Untuk busana pesta, dibuat dari benang sutera yang dihiasi warna-warna mencolok, termasuk adanya sentuhan songket dengan benang emas.

Menurut Siwebawa, pada masa lalu pembuatan kain tenun *endek* merupakan kerja komunal, dan tak bisa dikerjakan sendiri. Untuk mengikat, menenun dan mencelup, masing-masing dikerjakan oleh orang yang berbeda-beda. Karenanya untuk membuat selembar kain *endek*, bisa memakan waktu lebih dari tiga bulan.

Ancaman ATBM & ATM

Meskipun *krama* Bali dikenal sangat perhatian terhadap karya seni maupun seni *kriya*, tetapi entah mengapa anak-anak muda sekarang kurang berminat meneruskan tradisi menenun kain *endek*. Sebagian mengatakan *ribet* dan tak praktis, tetapi ada pula yang mengatakan bahwa masalah kain *endek* merupakan urusan para bangsawan yang tinggal di *puri*. Selama ini, kain *endek* dari jaman klasik lebih banyak disimpan sebagai benda sacral, seperti halnya *pretima*, keris bahkan *lontar* yang dinilai punya kekuatan supranatural dan hanya boleh dikeluarkan dari penyimpanan dengan diiringi upacara tertentu. Pelanggaran terhadap ketentuan tersebut, bisa mendatangkan marabahaya dengan yang paling ringan, keluarga pelanggar bisa menderita *buduh* (gila).

Menurut penuturan perajin *endek* dari Klungkung I Made Siwebawa, proses pembuatann kain *endek* memang cukup rumit, yaitu terdiri dari 11 tahapan yang harus dijalani. Dimulai dari membentangkan kumpulan benang *pakan* di alat perentang, lalu ditandai dengan menandai sesuai dengan motif yang diinginkan, hingga mengikat kumparan benang sesuai dengan tanda. Kemudian proses dilanjutkan dengan melepas kumpulan benang *pakan*

dari bentangan dan mencelupkannya dalam larutan pewarna. Benang yang telah dicelup lalu dikeringkan. Setelah kering, dilepaskan ikatan benang dengan hasil masih berupa cetak tanpa warna di latar berwarna. Proses ini dilakukan berulang kali, hingga coraknya menjadi berwarna-warni. Selain dikerjakan dengan teknik ikat *pakan*, kain *endek* juga disempurnakan dengan *nyantri* atau *coletan*, seperti orang melukis menggunakan kuas.

Namun di tengah proses tradisional yang memakan waktu itu, para penggiat



Ilustrasi.

bahasa Bali, sulit diterjemahkan ke bahasa lain, tetapi dapat diartikan sebagai capaian olah batin yang tertinggi).

Maka berdasarkan pertimbangan kebutuhan produksi dan aturan tradisi, seperti halnya didalam dunia perbatikan, ditempuhlah kompromi dengan membuat kain *endek* menggunakan Alat Tenun Bukan Mesin (ATBM). Semenjak Pemprov Bali mengeluarkan aturan keharusan berbusana dengan motif tradisional pada hari-hari tertentu maka permintaan pasar terhadap kain *endek* kian meningkat, sehingga kian sulit dipenuhi oleh produksi *endek* ATBM. Apalagi *endek* tenun tangan, yang bukan saja terbatas produksinya, tetapi juga harganya

cukup mahal. Bila untuk kain *endek* ATBM seukuran kemeja pria dapat dibeli dengan harga antara Rp.75.000 hingga Rp.100.000 tergantung motif dan mutu tenunannya, maka harga *endek* tenun tangan asli, dapat berkisar antara Rp.400.000 hingga Rp.1.000.000.

Kemudian ditempuh jalan pintas, memproduksi kain corak *endek* menggunakan Alat Tenun Mesin (ATM), yang tak hanya diproduksi di Bali, tetapi juga di Jawa Timur, Jawa Tengah dan Jawa Barat. Kalau masalahnya sudah demikian, maka rasa ketakutan terhadap ancaman *tulah*, tentu sudah tak lagi berlaku.

pariwisata dan budaya sedemikian ingin menunjukkan kepada dunia luar bahwa Bali juga menyimpan kekayaan budaya dalam selembar kain. Mereka ingin agar *heritage* ini dapat sejajar dengan batik tulis, sebagai seni *kriya* yang tak saja sekedar memerlukan kepandaian teknis, tetapi juga dilandasi oleh konsep spiritual yang *taksu*. (Catatan: kata *taksu* dalam

Dan yang semula termasuk benda sakral pun, kini berubah ke tataran profane. Hal seperti itu juga pernah terjadi pada tari *pendet* dan *barong keket* yang semula hanya boleh digelar di pura, sekarang dua jenis tari *wali* (sakral) itu sudah berubah menjadi tari *bebalian* (pertunjukan), serta diredusir menjadi sajian untuk turis yang datang ke Pulau Dewata. (Nilam)

Perlunya Pemanduan di Taboneo

Oleh : Wahyu Agung Prihartanto

Ilustrasi.

Perubahan regulasi bidang pelayaran dengan terbitnya Undang-Undang Nomor : 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan serta peraturan teknis lainnya, menuntut perubahan paradigma dan peta bisnis PT Pelabuhan Indonesia III (Persero).

Pelabuhan Cabang Banjarmasin merupakan salah satu Pelabuhan Kelas I yang berada dibawah pengelolaan PT Pelabuhan Indonesia III (Persero). Pelabuhan Trisakti berada di belahan Kota Banjarmasin ibukota Provinsi Kalimantan Selatan, terletak di tepi Sungai Barito, sekitar 20 mil dari Muara Sungai Barito pada posisi 03° 20' 18" LS, 114° 34' 48" BT.

Pelabuhan Banjarmasin merupakan pendukung utama transportasi laut yang secara langsung maupun tidak langsung berperan aktif dalam pembangunan ekonomi Propinsi Kalimantan Selatan. Dalam rangka memenuhi pelayanan jasa kepelabuhanan, Pelabuhan Banjarmasin menyediakan Terminal General Cargo, Terminal

Curah Kering, Terminal Curah Cair, Terminal Petikemas dan Terminal Penumpang.

Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan sebagaimana dimaksud diatas meliputi penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang. Salah satu jenis jasa kepelabuhanan terkait pelayanan jasa kapal adalah pemanduan. Pemanduan ini merupakan salah satu rangkaian dalam kegiatan pelayanan jasa kepelabuhanan dan memegang peranan penting dalam kelancaran distjutas barang.

Dalam pelaksanaan pemanduan ini, PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Banjarmasin diberikan batasan wilayah yuridiksi yang diijinkan untuk memberikan pelayanan pemanduan sebagaimana diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 22 Tahun 1990 tentang Penetapan Kelas Perairan Wajib Pandu.

Dalam perkembangannya PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Banjarmasin memandang perlu adanya perluasan perairan wajib pandunya untuk menunjang faktor keselamatan pelayaran dan kelancaran kegiatan operasional. Perluasan ini berada

pada Perairan Taboneo yang masih termasuk dalam DLKR Perairan Pelabuhan Banjarmasin namun berada di luar perairan wajib pandu. Untuk menjamin keselamatan pelayaran maka dipandang perlu adanya pemanduan di wilayah perairan Taboneo, maka daerah perairan tersebut diusulkan sebagai area Perairan Wajib Pandu.

Usulan Perairan Taboneo sebagai area wajib pandu dapat dilihat dari berbagai aspek diantaranya aspek Faktor Kapal dan Faktor Luar Kapal dengan kriteria sebagai berikut :

- Faktor Kapal
- Frekuensi kepadatan lalu lintas kapal :
Frekuensi kapal yang akan melaksanakan kegiatan di DermagaTrisakti, TUKS Pelabuhan Banjarmasin maupun Loading Point sangat padat sehingga diperlukan pengaturan area berlabuh di Taboneo,
- Ukuran kapal (Gross Tonnage), Panjang Kapal (LOA) dan Sarat Kapal (Draft) :
Ukuran kapal yang melakukan kegiatan di Loading Point di area Taboneo rata-rata berukuran 30.000 GT ke atas, dengan panjang diatas 150 meter sehingga diperlukan pelayanan pemanduan guna keselamatan dan keamanan dalam berolah gerak,
- Jenis dan Muatan Kapal :
Jenis dan muatan kapal yang melakukan kegiatan di Taboneo adalah sebagaimana tabel sebagai berikut :

Jenis kapal	GT	LOA	Draft	Muatan	Grk / Hari
Bulk Carrier	≥30.000	≥150 m	≥9 m	Batubara	3

- Faktor di Luar Kapal
Faktor di luar kapal yang mempengaruhi Keselamatan Pelayaran, meliputi :
• Kecepatan arus,
• Kecepatan angin,
• Tinggi ombak,
• Ketebalan / kepekatan kabut.
Sesuai Pasal 75 Undang-Undang Nomor : 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran diatur bahwa aktivitas pelayanan jasa kepelabuhanan suatu pelabuhan harus mempunyai wilayah yuridiksi yang dikenal sebagai Daerah Lingkungan Kerja (DLKR) dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan (DLKP).
DLKR dibagi menjadi dua yaitu :
• Wilayah daratan yang digunakan untuk kegiatan fasilitas pokok dan fasilitas penunjang,
• Wilayah perairan yang digunakan untuk kegiatan alur pelayaran, tempat labuh, tempat alih muat antar kapal, kolam pelabuhan untuk kebutuhan sandar dan olah gerak kapal, kegiatan pemanduan, tempat perbaikan kapal, dan kegiatan lain sesuai dengan kebutuhan.
Sedangkan DLKP merupakan perairan pelabuhan di luar Daerah Lingkungan Kerja perairan yang digunakan untuk alur-pelayaran dari dan ke pelabuhan, keperluan keadaan darurat, pengembangan pelabuhan jangka panjang, penempatan kapal mati, percobaan berlayar, kegiatan pemanduan, fasilitas pembangunan, dan pemeliharaan kapal.

Didalam daerah ligkungan kerja perairan sebagaimana diatur dalam peraturan diatas terdapat wilayah khusus yang ditetapkan pemerintah sebagai daerah perairan wajib pandu. Perairan Wajib Pandu adalah suatu wilayah perairan yang karena kondisi perairannya wajib dilakukan pemanduan bagi kapal berukuran tonase kotor tertentu.

Daerah wajib pandu Pelabuhan Banjarmasin meliputi perairan pelayaran di Sungai Barito antara garis lintang 03° - 39' - 36" LS kearah hulu melalui alur Pelayaran Dermaga Trisakti/Banjarmasin sampai garis lintang 03°- 13' - 40" LS termasuk alur pelayaran di Sungai Martapura dari muara sampai garis lintang 03° - 19' - 52" LS, sebagaimana diatur dalam ketentuan Perairan Wajib Pandu yaitu suatu wilayah perairan yang karena kondisi perairannya wajib dilakukan pemanduan bagi kapal-kapal berukuran tonase kotor tertentu.

Analisa

Berdasarkan Pasal 1 Ayat 1 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 53 Tahun 2011 tentang Pemanduan dijelaskan bahwa pemanduan adalah kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran dan informasi kepada Nakhoda tentang keadaan perairan setempat yang penting agar navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan.

Untuk kepentingan keselamatan, keamanan berlayar, perlindungan lingkungan maritim, serta kelancaran berlalu lintas di perairan, maka pelabuhan dan terminal khusus, serta perairan tertentu dapat ditetapkan sebagai perairan pandu.

- Perairan pandu ini dibagi menjadi dua, yaitu :
• Perairan Wajib Pandu yaitu suatu wilayah perairan yang kondisi perairannya wajib dilakukan pemanduan bagi kapal berukuran tonase kotor tertentu,
• Perairan Pandu Luar Biasa yaitu suatu wilayah perairan yang kondisi perairannya tidak wajib dilakukan pemanduan, namun apabila Nakhoda / Pemimpin Kapal memerlukan pemanduan dapat mengajukan penggunaan fasilitas pemanduan.
Penetapan perluasan perairan wajib pandu dapat dilakukan, apabila telah terpenuhinya syarat-syarat sebagaimana diatur dalam Bab 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM. 53 Tahun 2011 tentang Pemanduan yang mengatur tentang tata cara dan persyaratan dan penetapan perairan wajib pandu.
Perluasan Perairan Wajib Pandu Pelabuhan Banjarmasin dilakukan dengan pertimbangan sebagai berikut :
• **Perairan Taboneo masih didalam DLKR Pelabuhan Banjarmasin yang merupakan wilayah yuridiksi dan operasi PT Pelindo III (Persero) Cabang Banjarmasin,**
• **Peran aktif PT Pelindo III (Persero) Cabang Banjarmasin dalam menjaga keselamatan pelayaran dalam ruang lingkup DKLR nya**

Kegiatan pemuatan batu bara dari tongkang ke kapal yang lebih besar dilakukan di daerah lingkungan

kerja perairan Pelabuhan Banjarmasin. Kegiatan ini perlu dilakukan penataan lebih lanjut dan terorganisir karena walaupun lokasi kegiatan tersebut masih berada di luar daerah wajib pandu, olah gerak kapalnya tetaplah menggunakan perairan wajib pandu dan dipandang perlu diberikan pelayanan pemanduan.

Penetapan suatu perairan tertentu menjadi perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa didasarkan pada faktor tingkat kesulitan berlayar.

Tingkat kesulitan berlayar dalam hal ini meliputi Faktor Kapal dan Faktor di Luar Kapal :

- Faktor kapal yang mempengaruhi keselamatan berlayar.
Adapun kriteria faktor kapal yang dapat dikategorikan dapat mempengaruhi keselamatan berlayar adalah :
• Frekuensi kepadatan lalu lintas kapal,
• Ukuran kapal (tonase kotor, panjang, dan sarat kapal),
• Jenis kapal, dan
• Jenis muatan kapal.

(Pasal 3 ayat 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 53 Tahun 2011 tentang Pemanduan)

Variabel-variabel diatas menurut hemat kami adalah **syarat alternatif** dan bukan merupakan syarat kumulatif agar dinyatakan bahwa faktor kapal yang mempengaruhi keselamatan pelayaran dapat terpenuhi atau semua persyaratan diatas tidak harus dipenuhi dan jika minimal satu dari syarat tersebut terbukti ada maka prasyarat ini sudah terpenuhi.

Berdasarkan pertimbangan kami, ada 2 (dua) variabel diatas yang dapat dikategorikan sebagai Faktor Kapal yang mempengaruhi keselamatan pelayaran, yaitu :

- Ukuran dan jenis kapal
Ukuran kapal yang melakukan kegiatan adalah jenis *Panamax Size* yang mempunyai ukuran panjang kapal lebih dari 150 meter dan lebar 42 meter dengan draft diatas 9 meter.

Kapal yang memuat batubara di perairan taboneo umumnya mempunyai panjang 225 meter dan draft sampai 13 meter.

Dengan besarnya ukuran kapal maka tentunya membutuhkan jarak aman/ ruang untuk bermanuver.

Ketidakteraturan posisi berlabuh kapal akan berpotensi menimbulkan ancaman terhadap keselamatan pelayaran, mengingat banyaknya kapal lain yang melintas di wilayah tersebut.

Kondisi malam hari atau ketika jarak pandang terbatas, juga berpotensi bahaya terhadap keselamatan pelayaran. Oleh karenanya, kami berpendapat bahwa wilayah dimaksud perlu untuk diberikannya pemanduan. Rencana PT. Indonesia Multipurpose Terminal (PT. IMPT) menciptakan *Floating Terminal* untuk kegiatan bongkar muat curah kering, tentunya memerlukan kehati-hatian dalam pengoperasiannya. Panjang kapal untuk *Floating Terminal* sepanjang 336 M, lebar 60 meter dan draft 22 M, akan memerlukan pemanduan baik jenis pelayanan *Master Loading* maupun *Pilot Service*.

- Jenis muatan
Komoditas barang yang diangkut oleh kapal-kapal yang melakukan kegiatan di Perairan Taboneo umumnya adalah batubara dan barang umum berupa *plywood*. Sebagaimana kita ketahui bersama komoditas tersebut merupakan sumber daya alam penyumbang devisa daerah dan negara, sehingga dipandang perlu untuk diamankan dalam setiap proses bongkar muatnya.
- Faktor di luar kapal yang mempengaruhi keselamatan berlayar
Faktor di Luar Kapal yang mempengaruhi keselamatan berlayar, antara lain :

- Kedalaman perairan,
- Panjang alur perairan,
- Banyaknya tikungan,
- Lebar alur perairan,
- Rintangan/bahaya navigasi di alur perairan,
- Kecepatan arus,
- Kecepatan angin,
- Tinggi ombak,
- Ketebalan/kepekatan kabut,
- Jenis tambatan kapal,
- Keadaan sarana bantu navigasi pelayaran.

(Pasal 3 ayat 4 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 53 Tahun 2011 tentang Pemanduan)

Seperti halnya faktor kapal, variabel-variabel diatas menurut hemat kami juga adalah **syarat alternatif** dan bukan merupakan syarat kumulatif agar

dinyatakan bahwa ada faktor diluar kapal yang mempengaruhi keselamatan pelayaran dapat terpenuhi.

Berdasarkan pertimbangan kami, ada 2 (dua) variabel diatas yang dapat dikategorikan sebagai faktor di luar kapal yang mempengaruhi keselamatan pelayaran, antara lain :

- Angin
Ketinggian gelombang sekitar Perairan Taboneo sangat dipengaruhi oleh angin. Pada bulan-bulan tertentu hembusan angin akan sangat kencang, sehingga jika terdapat *Floating Terminal* di Perairan tersebut, maka akan membahayakan,
- Jenis tambatan
Jenis tambatan untuk kapal-kapal yang akan melakukan kegiatan bongkar muat di Perairan Taboneo adalah *Floating Barges* yang selalu bergerak mengikuti arah gelombang. Dengan terminal yang selalu bergerak maka faktor keselamatan sangatlah penting untuk diperhatikan.
- Sarana dan prasarana serta pengalaman PT Pelindo III (Persero) Cabang Banjarmasin dalam kegiatan pemanduan
Sejak ditetapkannya sebagai Perairan Wajib Pandu oleh Pemerintah hingga saat ini PT Pelindo III (Persero) Cabang Banjarmasin di bawah pembinaan Kantor Pusat terus melakukan pembenahan sarana dan prasarana kuntunda, 2 motor pandu, 1 speed boad serta menyiapkan Stasiun Pandu dengan operator radio yang bersertifikat.
- Kewenangan Pemanduan yang dilimpahkan kepada PT Pelindo III (Persero)
PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) mempunyai kewenangan melakukan pemanduan di daerah kerjanya. Pelimpahan kewenangan ini, diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KP.286 tahun 2002 tentang Pelimpahan Kewenangan Pelaksanaan Pemanduan Pada Perairan Pandu Pelabuhan Laut dan Pelabuhan Khusus Tertentu Kepada PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III. Dalam pelaksanaannya PT Pelindo III (Persero) juga dipercaya oleh beberapa pengguna jasa untuk melakukan Pemanduan Luar Biasa di luar wilayah kerjanya.

Waralaba Indonesia Mulai “Menjelajah” Dunia

DENGAN kian menjamurnya gerai *fast food* (makanan cepat saji) di banyak kota Indonesia maka tempat anak-anak muda (juga mereka yang ingin dianggap muda) nongkrong, semakin beralih lokasi dari habitat lamanya. Tidak lagi di warung pojok, kedai ampera atau “warung senggol”, tetapi pindah ke **KFC** (dilafalkan dengan lidah bule: ke-ef-si), **McDonald** (Mek-di), **Pizza Hut** (Pitsa-hat), **Dunkin Donuts** (Dankin donat), dll. Hal tersebut merupakan konsekuensi logis dari kebijakan “pintu terbuka” bagi masuknya waralaba asing ke Indonesia. Tetapi dalam hal ini, Indonesia tidaklah menjadi satu-satunya negara yang “dijajah” Kolonel Sanders dan kawan-kawannya. Sebab ke mana pun kita pergi ke kota-kota metropolitan dunia, penaklu selera seperti itu pasti akan dijumpai sejak turun dari pesawat terbang, hingga ke depan hotel tempat untuk menginap.

Perkucualian memang pernah terjadi, saat Presiden Sadam Husein masih hidup dan berkuasa, ia menjadi satu-satunya kepala negara yang berani menolak peredaran dan penggunaan merk **Coca Cola** di seluruh Iraq. Namun citra makanan/minuman cepat saji dengan *brand* internasional, sejak beberapa decade terakhir, telah terlanjur menenggelamkan berbagai kasanah kuliner lokal. Untuk ukuran Indonesia, waralaba makanan asing itu tidak hanya dapat ditemui



KFC, Dunkin Donuts dan CocaCola sudah “menjajah” dunia. Kuliner Indonesia ternyata juga mampu “go internasional”

di Jakarta, Denpasar, Surabaya ataupun Medan. Bahkan di banyak kota kecil seperti Tuban atau Purworejo sekalipun, terdapat gerai *Kentucky Fried Chicken* yang memajang foto Kolonel Sanders, siap menggilas **Ayam Goreng Kalasan mBok Berek**.

Bersyukurlah bahwa keberadaan KFC dan McD, akhirnya mendapat *sparing partner* yang bergerilya di level akar rumput. Kalau awalnya ada orang yang mencoba berjualan ayam goreng berbalut tepung seharga Rp.3.500/potong, sejak dua tahun lalu muncul ayam goreng **Sabana**. Merk bernuansa Minang ini memasang harga Rp.7.000/ potong (harga di KFC Rp.16.000/potong). Penjualannya menggunakan gerobak yang bersih dan seragam di banyak tempat.

Waralaba Lokal

Apabila seseorang berkunjung ke *mall* kemudian singgah ke gerai **J.Co Donuts & Coffee**, jangan cepat merasa telah mengikuti arus go internasional dalam hal urusan isi perut. Sebab ternyata merk dagang **J.Co** (singkatan *Java Coffee*) tersebut adalah merek lokal yang kelahirannya dibidani kemudian oengembangannya dipelopori oleh Johny Andrean. Apakah mas Johny ini adalah juga pemilik salon penataan rambut dengan merek yang sama?

Berbeda dengan pembukaan cabang **Ayam Goreng Kalasan mBok Berek** yang dilakukan oleh anak, mantu atau kerabat dekat si mBok, yang kesemuanya termasuk jaringan “orang dalam”. Dalam hal ini, **Rumah Makan Padang Sederhana**, atau **Roda** atau **Salero Minang** membuka cabang di banyak tempat mengandalkan kekerabatan adik, kemenakan serta mantan “kaki tangan” yang sudah mendapat kepercayaan akan mampu menjaga mutu dan rasa asli pemegang *brand* awal.

Tatkala bisnis pemanja selera sudah memasuki tahap lebih modern, maka mulai muncul sistem waralaba yang *business-like*. Siapapun boleh membuka *outlet* dengan merek tertentu, selama orang tersebut mendapat ijin pemilik merek aslinya. Ketentuan yang harus diikuti antarlain: membayar fee untuk penggunaan merek, membangun branding dengan tampilan yang sama antara yang satu dengan lainnya, membeli resep dan bahan yang sama dari pemilik merek, dan ketentuan lain yang lebih rinci. Berdasar ketentuan itu, maka *outlet* **Bakmi Gadjah Mada**

di Denpasar atau Semarang akan sama mutu dan rasanya dengan yang asli yang terdapat di Jakarta.

Go International

Fenomena terbaru yang terjadi akhir-akhir ini adalah keberanian pengusaha kita melakukan ekspansi bisnis tidak saja di dalam negeri, tetapi juga menjelajah sampai ke tingkat global. Beberapa usaha kuliner asli yang semula hanya menjadi jago kandang, sekarang sudah mulai membuka waralaba baik di kawasan Asean maupun Asia dan Eropa. Potensi bisnis waralaba ini ternyata cukup luar biasa, seperti tercatat omzet bisnis waralaba di Indonesia pada semester pertama tahun 2013 telah melebihi 50% bila dibanding dengan realisasi selama tahun 2012, yang mencapai Rp.114 triliun. Di tengah serbuan waralaba asing, maka waralaba local masih dapat Berjaya. Hal ini disebabkan oleh bersaing disbanding dengan waralaba besar.

Di antara waralaba yang memiliki cukup nyali menjelajah ke seantero negara-negara asing adalah:

J.CO Donuts & Coffee: Kalau semula merk ini hanya dikenal di kota Jakarta dan Surabaya, waralaba yang melayani penjualan kuwe donat (adaptasi dari donat Amrik) ini semakin dikenal di tingkat Asia. Selain di tingkat domestic J.Co juga telah membuka gerai di negara-negara Malaysi, Singapura, Shanghai dan Filipina. Daya tarik utama dari J.Co, terletak pada harganya yang cukup terjangkau dan kelezatan rasanya.

Es Teler 77: Masih dalam kelompok waralaba yang mengandalkan penjualan minuman, terapat merk local yang cukup terkenal. Bisnis makanan cepat saji makanan khas Indonesia yang didirikan tahun 1987 ini tak hanya mudah ditemukan di sejumlah kota Indonesia, tetapi juga di luar negeri. *Outlet* yang merupakan waralaba merk ini sudah terdapat di Australia, Singapura, India dan Malaysia.

Kebab Turki Baba Rafi: Meskipun mengusung nama Baba Rafi yang mirip nama pesohor Rafi Ahmad dan mengadaptasi selera Turki, tetapi waralaba ini

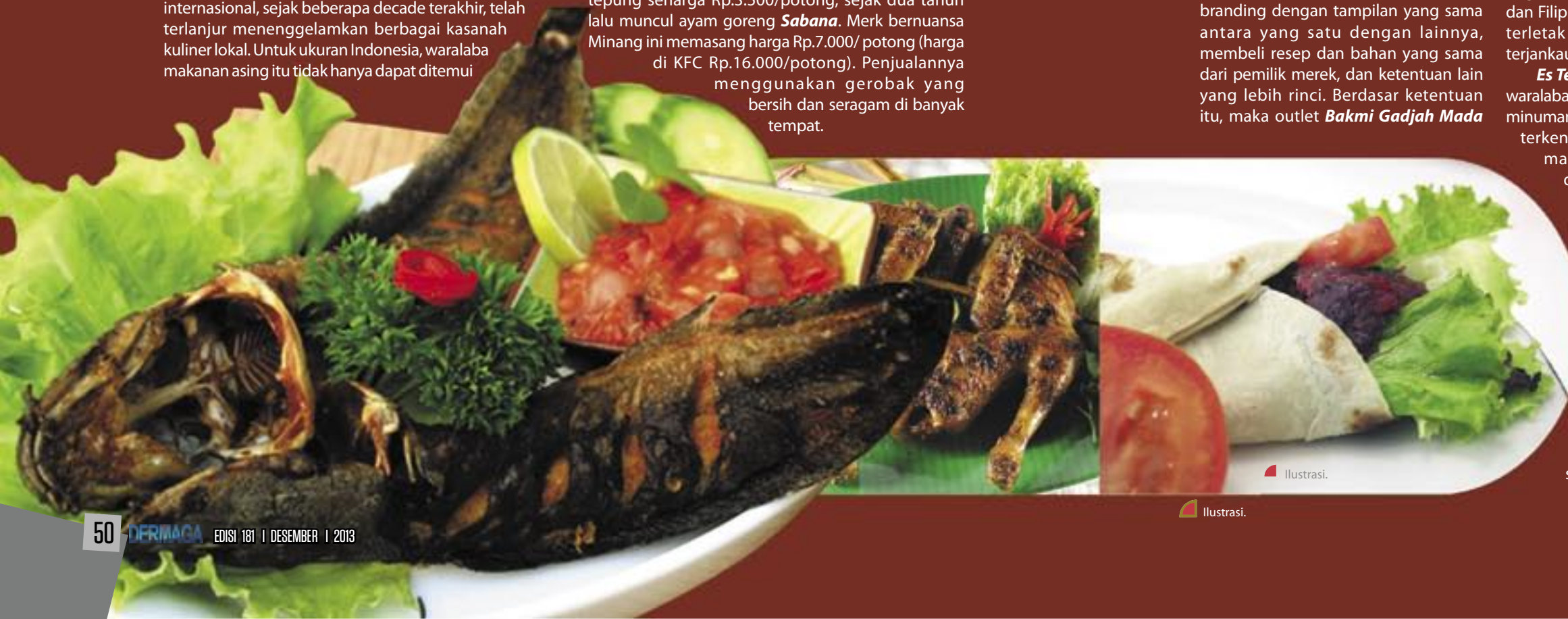
Ilustrasi.

didirikan oleh Hendy dan Nilamsari Setiono pada tahun 2003. Kini brand ini telah berhasil merambah sejumlah negara seperti Malaysia dan Filipina. Jumlah total *outlet*-nya mencapai lebih dari 1.200 gerai. Rencananya **Kebab Turki Baba Rafi** akan merambah pasar Eropa seperti Jeeman, Belanda, Inggris dan Belgia. Juga negara-negara Asia lain, serta Timur Tengah.

Bumbu Desa: Kuliner nasional yang meyandang predikat “ndeso” tetapi kaya rasa ternyata cukup digemari di banyak negara. Hal ini terbukti dari gerai **Bumbu Desa** yang ulai merambah pasar Malaysia dan Singapura. **Bumbu Desa** merupakan jaringan waralaba kuliner khas Indoneia yang muncul pertama kali pada tahun 2004.

Pecel Lele Lela: Meskipun menyandang nama Pecel Lele Lela, tetapi ternyata hal itu tak ada hubunannya dengan mbak Lela. Sebab Lela ternyata merupakan singkatan dari kata “lebih laku”. Waralaba yang dikembangkan sejak tahun 2006 tersebut cukup mudah ditemukan di sejumlah kota besar di Indonesia. Yang menjadi ciri khas **Pecel Lele Lela** yang unik, seperti warna hijau yang mencolok, oenyajian yang menarik, dan promo khusus bagi pengunjung yang berulang tahun atau kebetulan bernama Lela, membuat gerai waralaba ini kian populer, hingga bisnisnya kini telah sampai Malaysia.

Ayam Bakar Mas Mono: Didirikan sejak tahun 2001, gerai waralaba ini mudah ditemukan di sejumlah kota besar. Bahkan apabila orang bertandang ke negeri jiran Malaysia, dan rindu akan kuliner khas Indonesia, akan ditemukan pula gerai **Ayam Bakar Mas Mono** sebagai pengobat rindu. (Intan)



Ilustrasi.

Ilustrasi.

Obyek Wisata Pulau Merah Unggulan Banyuwangi



Ilustrasi.

Wisata Banyuwangi kian mengeliat, destinasi dipopulerkan. Salah satunya obyek wisata Pantai Pulau Merah

BILA bertandang ke Kabupaten Banyuwangi belum lengkap rasanya bila tanpa menyambangi Pantai Pulau Merah. Obyek wisata laut itu, kini gencar dipromosikan sebagai salah satu ikon wisata **Bumi Gandrung** yang berhasil mendapat apresiasi dari para *surfer* internasional, berkat keberhasilan diselenggarakannya lomba surfing tingkat dunia pada akhir Mei 2013 lalu. Lokasinya terletak di Kecamatan Pesanggaran 80 Km selatan Kota Banyuwangi, bisa ditempuh dalam waktu sekitar tiga

jam menggunakan kendaraan roda empat atau sepeda motor. Bila tertarik mengunjungi Pulau Merah, sebaiknya perjalanan dimulai pagi-pagi setelah usai shalat subuh. Sebab pada jalur jalan menuju ke sana sering terganggu kemacetan lalu lintas.

Jalan menuju lokasi obyek wisata ini agak sempit tapi cukup mulus. Sesampai di desa Sumber Agung, Kecamatan Pesanggaran, untuk masuk ke lokasi, diharuskan membeli tiket seharga Rp.2.500 per kepala. Parkir bebas. Lumayan murah. Walau menyatu dengan pemukiman nelayan, tetapi kawasan pantai Pulau Merah lumayan bersih. Beberapa rumah dan kedai dengan menu utama masakan ikan laut, berjajar di kiri jalan menuju pantai.

Bagi mereka yang ingin menghabiskan waktu lebih lama di Pantai Pulau Merah, bisa menggunakan jasa penginapan di rumah-rumah warga di sekitar sini, yang tarif sewa per malamnya paling mahal Rp 100 juta. Dengan tarif “ampera” ini, pengguna jasa jangan berharap mendapat layanan seperti yang bis didapat pada hotel kelas melati sekalipun. Yang penting, bisa didapat kamar cukup bersih dilengkapi dengan kipas angin penghalau panasnya udara pantai. Kamar mandinya juga harus berbagi dengan orang lain, tetapi kondisinya cukup bersih.

Pasir Putih, Tanah Merah

Area pasir menghampar luas, diselingi pohon-pohon pandan laut yang tumbuh berkelompok. Gulungan ombak berlapis-lapis bergerak susul menyusul menuju bibir pantai. Dengan ombak tak terlalu keras, Pantai Pulau Merah cukup layak untuk wisata keluarga. Anak-anak akan suka bermain pasir dan bermain air. Kendati

demikian tidak disarankan untuk mandi di Pantai, karena perairan ini termasuk pantai selatan yang meskipun indah dan tenang, kadang dalam sekejap dapat berubah menjadi pantai yang ganas. Dalam rangka menjaga terjadinya kemungkinan buruk, petugas *rescue* selalu siaga di pinggir pantai, dan bila sewaktu-waktu diperlukan dapat segera menjalankan tugas.

Pulau Merah merupakan sebutan bagi pulau kecil berbentuk bukit yang ada di lepas pantai, yang segaris dengan Pantai Teluk Pancer. Di depan sana, terdapat jajaran beberapa gugusan pulau kecil, antara lain Pulau Mustaka, Pulau Manuk, dan Pulau Bedil. Pulau terdekat berupa gundukan tanah melengkung yang menyembul dari dasar laut. Pantai Pulau Merah memanjang ke timur dan barat dengan pasir berwarna putih bersih. Di arah timur, terdapat Gunung Tumpang Pitu, yang konon kaya akan Emas. Ke arah barat, Pantai Pulau Merah melengkung dan di ujung sana kira-kira 3 kilometer bersatu dengan Pantai Teluk Pancer.

Hampir seluruh permukaannya ditutupi tumbuh-tumbuhan hijau. Itulah Pulau Merah, *landmark* dari kawasan ini. Entah mengapa dinamai demikian. Tapi setidaknya, ada beberapa versi pendapat dari penduduk setempat mengenai asal-muasal penamaan pulau itu. Salah satunya menyebutkan bahwa saat musim kering, semak meranggas, sehingga tanah di pulau itu nampak berwarna merah, yang kemudian menjadi sebutan umum bagi penamaan pulau yang semula disebut Ringin Pitu tersebut menjadi Pulau Merah. Ada yang mengatakan karena warna tanahnya yang kemerah-merahan, dan konon dari pulau itu dahulunya pernah terpancar cahaya merah.

Sungguh asyik berlama-lama duduk di pinggir pantai, menikmati angin sepoi-sepoi dan alunan ombak yang datang silih berganti. Sepintas, suasana Pantai Pulau Merah mirip Pantai Kuta di Bali. Untuk menambah kesan “merah”, beberapa kursi pantai terpasang menyatu dengan payung berwarna merah yang menaunginya, yang dapat digunakan untuk duduk atau tiduran menikmati angin sepoi-sepoi, tetapi untuk itu harus merogoh kocek, karena di lokasi wisata ini sudah berlaku ketentuan bisnis: *no pay no service* !

Menunggang Ombak

Sebenarnya Banyuwangi punya *G-Land* atau *Pantai Plengkung* yang mirip dengan Hawaii. Ombaknya tinggi dan sanfat ideal untuk berselancar. Namun karena lautnya berkarang, maka hanya peselancar profesional yang bisa menaklukkannya.

Sementara itu, ombak di Pantai Pulau Merah sangat ideal untuk seluruh “kelas” peselancar. Pemula, amatir atau profesional. Dasar pantainya cenderung landai dan tak berkarang. Inilah kelebihan Pulau Merah yang eksotis dengan sajian penunggang ombak yang meluncur silih berganti. Tinggi ombak rata-rata 2 meter, dengan kontour bergulung-gulung secara teratur.

Pada hari-hari biasa, para pengunjung bisa masuk dengan gratis. Namun setiap tanggal merah, mereka dikenakan karcis seharga Rp 2.500 per kepala. Pantai ini pun biasanya lebih ramai di hari libur tersebut dengan julah wisatawan yang datang dalam sehari bisa mencapai sekitar 500-600 orang.

Pantai di kawasan ini sering dijadikan tempat latihan selancar oleh para amatir. Susunan ombak berlapis empat

hingga lima kerap terlihat berkejar-kejaran di sini. Ketinggian rata-rata gelombangnya satu sampai dua meter lebih. Tidak mengherankan bila akhir-akhir ini Pantai Pulau Merah menyedot perhatian peminat olahraga selancar, baik dari kalangan domestik, maupun manca negara. Karena itu, pengelola tempat wisata juga menyediakan jasa penyewaan papan selancar. Dengan membayar tarif Rp 25 juta, pengunjung dapat memakai peralatan ini sepuasnya selama sehari.

Teluk Pancer & Tsunami

Selepas menikmati keelokan Pantai Pulau Merah serta lihai para peselancar menunggang ombak, sebaiknya tidak melewatkan mengunjungi obyek wisata di pantai Teluk Pancer. Dari Pantai Pulau Merah pengunjung dapat mencapai perkampungan nelayan Pancer dengan menyusuri garis pantai sepanjang lebih kurang 4 km ke arah barat.

Di kawasan ini para nelayan menambatkan perahu kemudian menurunkan hasil tangkapannya. Tempatnya masih alami. Baunya memang agak amis, khas pantai nelayan. Pasirnya juga putih. Dari tempat ini nampak di kejauhan, Pulau Merah dengan latar belakang Gunung Tumpang Pitu. Karena agak terpencil, tempat ini cenderung sepi. Lumayan nyaman untuk sejenak keluar dari hiruk pikuk dengan menikmati deburan ombak.

Menurut penduduk setempat, bencana *tsunami* yang terjadi pada 1994, sempat menjadi mimpi buruk bagi penduduk yang bermukim di dekat Pantai Pancer dan Pulau Merah. Kala itu, ombak raksasa setinggi 13 meter menyapu rumah-rumah warga beserta bangunan lainnya di kawasan ini. Usai peristiwa itu, hanya ada satu bangunan mushalla yang masih utuh berdiri di Dusun Pancer. Namun kini mushalla itu sudah dirobohkan karena tidak ada lagi yang mengurus.

Tak jauh dari pantai, terdapat *Pura Tawang Alun*. Tempat ibadah yang dibangun pada 1980 ini sering dikunjungi umat Hindu dari Bromo dan Bali. Pada saat *tsunami* melanda daerah ini, hingga tembok luar pura juga ikut luluh-lantak. Namun **Pelinggih Padmasana** di bagian dalam bangunan tersebut luput dari terjangan ombak ganas.

Di sisi timur kawasan ini, terdapat area pertambangan emas yang dikelola PT *Indo Multi Niaga* (PT IMN). Beberapa tahun lalu, aktivitas penambangan di lahan milik Perhutani tersebut sempat menuai perlawanan dari penduduk dan termasuk nelayan tradisional Pancer. Pasalnya, mereka menuding limbah yang dihasilkan perusahaan ini mencemari perairan, hingga menimbulkan dampak buruk terhadap kelangsungan ekosistem di daerah ini. (Kalimas)



Ilustrasi.

Peresmian
pencanangan
proyek
penambahan
dermaga
Terminal
Petikemas
Belawan oleh
Menteri BUMN
Dahlan Iskan.

Terminal Petikemas Belawan Tambah Dermaga 350 Meter

PT Pelabuhan Indonesia I (Persero) atau Pelindo I memulai pembangunan dermaga Terminal Petikemas Belawan sepanjang 350 meter. Hal ini ditandai dengan peresmian langsung oleh Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Dahlan Iskan dalam acara "Pencanangan Proyek Pengembangan Terminal Petikemas Belawan Paket II", di dermaga Belawan International Container Terminal (BICT) pertengahan Nopember lalu.

Dalam sambutannya, Dahlan menyampaikan kebanggaannya tentang kemandirian BUMN dalam melakukan pembangunan infrastruktur. "Proyek Pembangunan Terminal Petikemas Belawan Paket II adalah sinergi BUMN Pelindo I, Hutama Karya dan Wijaya Karya serta pendanaan oleh Pelindo I dengan pinjaman Bank Mandiri. Ini adalah bukti bahwa kita mampu membiayai proyek pembangunan sendiri tanpa mengandalkan asing," kata Dahlan.

Dahlan juga menyampaikan apresiasinya pada Direktur Utama Pelindo I yang baru, Bambang Eka Cahyana atas kecepatannya dalam melakukan pengembangan-pengembangan pelabuhan di Pelindo I.

"BUMN harus menjadi tangan kedua Pemerintah. Hal-hal yang tidak bisa dibiayai oleh APBN, dapat dibiayai oleh BUMN," tegas Dahlan.

Dalam sambutannya, Direktur Jenderal Perhubungan Laut Bobby R. Mamahit yang turut hadir dalam acara

tersebut menyampaikan bahwa pihaknya mendukung pembangunan Terminal Petikemas Belawan Paket II sebagai upaya untuk memperlancar Sistem Logistik Nasional. "Pelabuhan Belawan mempunyai peran yang sangat penting dalam konektivitas nasional. Selain itu juga merupakan bagian dari koridor Sumatera dalam MP3EI," ujar Bobby.

Gubernur Sumatera Utara Gatot Pujonugroho yang turut memberikan sambutan, menyampaikan bahwa pembangunan Terminal Petikemas Belawan merupakan cita-cita sejak tahun 2008. "Setelah cukup lama diimpikan, akhirnya pembangunan dermaga Terminal Petikemas Belawan bisa diimplementasikan," kata Gatot.

Bambang Eka Cahyana, dalam sambutannya menjelaskan bahwa penambahan dermaga di Terminal Petikemas Belawan harus dilakukan. "Trafik petikemas di Belawan tumbuh pesat, dengan rata-rata 15 % di terminal domestik dan 5,8 % di terminal internasional. Tahun 2012 trafik yang terjadi mencapai hampir 850.000 teus. Di tahun 2013 diperkirakan akan mendekati 1.000.000 teus dengan kapasitas terminal 1.200.000 teus. Selain itu, pengembangan Pelabuhan Belawan menjadi bagian dari program MP3EI," kata Bambang.

Bambang menjelaskan bahwa pengembangan Terminal Petikemas Belawan dengan membangun

dermaga 700 meter dibagi dalam dua paket masing-masing sepanjang 350 m dengan kedalaman kolam -14 mLWS. Pekerjaan sipil Paket I dilaksanakan oleh Ditjen Perhubungan Laut dengan dana IDB (Islamic Development Bank) dan pekerjaan sipil Paket II dilaksanakan oleh PT Pelindo I dengan pola konsesi. Sedangkan pembiayaannya dilakukan sindikasi Pelindo I dengan PT Hutama Karya (Persero) dan PT Wijaya Karya (Persero) dengan pembentukan anak perusahaan. Dan pengadaan alatnya baik Paket I dan Paket II semuanya dilakukan oleh Pelindo I.

"Dengan perluasan terminal Paket I dan Paket II sepanjang 700 m, akan memberikan tambahan kapasitas Terminal Petikemas Belawan sebesar 800.000 teus/tahun. Ditambah dengan kapasitas yang ada sekarang, total kapasitas Terminal Petikemas Belawan secara keseluruhan menjadi 2.000.000 teus/tahun," jelas Bambang.

Bambang menambahkan dengan kedalaman kolam -14 mLWS, Terminal Petikemas Belawan Paket I dan Paket II akan mampu mengakomodasi kedatangan kapal-kapal *mother vessel* sampai dengan ukuran 5.000 teus sehingga akan merubah pola perdagangan.

"Selama ini Terminal Petikemas Belawan (BICT-red) hanya menjadi *feeder* pelabuhan Singapura, Tanjung Pelepas dan Port Klang. Dengan selesainya Terminal Petikemas Paket I dan II maka barang-barang dari Belawan dan sekitarnya akan dikirim langsung dengan *mother vessel* ke pelabuhan akhir, baik di Timur Tengah, Eropa bahkan Australia," ujar Bambang optimis.

"Selain itu, peningkatan kapasitas Terminal Petikemas Belawan juga akan menciptakan akselerasi pertumbuhan ekonomi Sumatera Utara dan daerah sekitarnya yang pada akhirnya akan juga mendorong pertumbuhan ekonomi Indonesia," ujar Bambang.

Dalam implementasinya, Bambang menjelaskan bahwa pembangunan Terminal Petikemas Belawan Paket II adalah sindikasi Pelindo I, Hutama Karya dan Wijaya Karya membentuk anak perusahaan PT Prima Terminal Petikemas, dimana Pelindo I menjadi pemegang saham mayoritas. Pemilik dan manajemen proyek pengembangan terminal petikemas Belawan Paket II ini

adalah PT Prima Terminal Petikemas. Sedangkan pendanaannya direncanakan gabungan antara equity dan pinjaman dari eksternal yaitu Bank Mandiri.

Saat ini PT Prima Terminal Petikemas sedang melakukan persiapan-persiapan untuk pembangunan. Secara keseluruhan pekerjaan sipil meliputi reklamasi seluas 16 Ha, perpanjangan dermaga 350 m dengan kedalaman -14 mLWS, pembangunan CY dan utilities. Sedangkan pengadaan alat meliputi 4 Container Crane Post Panamax yang akan dilakukan bertahap, 12 Transtainer dan 20 Head Truck dan Chasis.

"Semoga awal tahun 2014 pembangunan sudah dimulai. Secara keseluruhan baik pembangunan pekerjaan sipil, pengadaan alat dan IT dapat diselesaikan di akhir 2016. Dan di awal tahun 2017 nanti terminal baru sudah mulai beroperasi," harap Bambang.

Untuk mendukung terminal petikemas baru dengan kedalaman kolam -14 mLWS, Bambang menyampaikan harapannya mengenai alur pelayaran yang juga harus mempunyai kedalaman yang sama. "Semoga Pemerintah dapat melaksanakan pekerjaan pengerukan pendalaman alur di Pelabuhan Belawan," harap Bambang.

Selain alur, Bambang juga meminta dukungan untuk kemudahan akses jalan tol menuju Pelabuhan Belawan. "Terminal petikemas hanya merupakan salah satu dari mata rantai sistem logistik, dimana banyak mata rantai lainnya antarlain jalan, depo petikemas, pergudangan, kawasan industri (area produksi). Diharapkan semua komponen mata rantai sistem logistik ini dapat dikoordinasikan sehingga dapat berjalan seiring. Dalam hal ini akses jalan (tol) sampai dengan terminal petikemas Belawan. Penataan akses tol sampai dengan terminal petikemas ini menjadi sesuatu yang harus dilakukan

agar peningkatan kapasitas terminal petikemas dapat dimanfaatkan secara maksimal dalam rangka mendorong pertumbuhan ekonomi regional dan nasional," jelas Bambang.

Peresmian pencanangan Proyek Pengembangan Terminal Petikemas Belawan Paket II 350 meter ditandai dengan penekanan tombol sirine oleh Menteri BUMN Dahlan Iskan, dan disaksikan oleh **Dirjen Hubla Perhubungan Laut Bobby R Mamahit, Gubernur Sumatera Utara Gatot Pudjo Nugroho**, Direktur Utama Pelindo I Bambang Eka Cahyana, Direktur Utama PT Prima Terminal Petikemas (PTP) Ari Sunaryono, Direktur Utama PT Hutama Karya **Tri Widjajanto Joedosoastro**, **Direktur Operasi PT Wijaya Karya Budi Harto dan Komisaris Utama PT PTP Alfred Natsir**.

Turut diundang dalam acara tersebut Anggota DPD asal Provinsi Sumatera Utara, Kapolda Sumatera Utara, Pangdam I Bukit Barisan, Danlantamal I, Kajati Sumatera Utara, Muspida Provinsi Sumatera Utara, Walikota Medan, Kepala Otoritas Pelabuhan Belawan, Syahbandar Pelabuhan Belawan, Direksi PT Pembangunan Perumahan, Direksi PTPN III dan IV, Komisaris dan Direksi PT Prima Terminal Peti Kemas (PTP), Komisaris Pelindo I, pengurus asosiasi, para pengguna jasa dan para mitra pelabuhan.

Humas Pelindo I, M. Eriansyah menambahkan bahwa pada acara tersebut juga juga dirangkaikan dengan penandatanganan beberapa kesepakatan penting sebagai berikut :

- Penandatanganan pokok-pokok perjanjian konsesi antara Otoritas Pelabuhan Utama Belawan dengan PT Pelabuhan Indonesia I (Persero) sebagai dasar pengusahaan terminal petikemas sesuai dengan UU no 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.
- Penandatanganan pokok pokok kerjasama antara PT Pelindo I dengan PT Prima Terminal Petikemas sebagai pengembang pelabuhan yang merupakan anak perusahaan patungan PT Pelabuhan Indonesia I (Persero) dengan PT Hutama Karya dan PT Wijaya Karya.
- Penandatanganan Nota Kesepahaman antara PT Prima Terminal Petikemas dengan Bank Mandiri tentang pembiayaan proyek ini. (Mirah)



Pemasangan batu pertama proyek penambahan dermaga Terminal Petikemas Belawan.

Banyak pelabuhan kehilangan jejak masa lalunya. Tetapi peninggalan lama kota Semarang masih dipertahankan

Mengunjungi *Kleine Nederland* di Kota Semarang

BERKUNJUNG ke kota Semarang tanpa singgah dan berkeliling bagian kota tua di kawasan Semarang Utara yang berdekatan dengan Pelabuhan Tanjung Emas, ibarat makan sayur tanpa garam. Sebab kawasan yang dipadati berbagai bangunan gedung dan tata-kota bergaya Eropa ini, merupakan pusat bisnis pada era kolonial.

Sedemikian miripnya kawasan ini dengan bagian-bagian tertentu kota di Negeri Belanda, membuat Semarang dijuluki "*De Kleine Nederland*" (Negeri Belanda dalam bentuk kecil). Sebagian lagi menyebutnya sebagai "Venesia di Timur", karena pada lokasi kota tua itu terdapat banyak saluran air, yang dimasa lalu dimanfaatkan sebagai sarana transportasi perairan.

Namun patut disayangkan, karena menurut sebagian wisatawan mancanegara (wisman) yang berkunjung ke bagian kota tua itu menyayangkan bahwa bangunan-bangunan yang ada terkesan makumuh dan kurang perawatan. Gadung Marabunta yang ditandai dengan dua semut merah yang diukir di atapnya, kantor pos, gedung asuransi Jiwasraya hingga Gereja Blenduk, sebagian masih cukup terawat rapi, tetapi di bagian lain tampak kurang

terawat, seperti atap satu gedung besar di Pasar Johar yang ditumbuhi pohon beringin yang diokupansi oleh akar hawa menjulur hingga bawah.

Awal Sejarah KA

Sesuai dengan data dan fakta di lapangan, sejarah angkutan darat berbasis rel di Pulau Jawa dimulai dari kota Semarang. Ada yang menyebut, jalur rel kereta api yang pertama, dibangun antara kota Semarang ke Randublatung sejauh 30 Km. Tujuannya adalah untuk mengangkut kayu jati dan hasil pertanian lainnya yang dihasilkan oleh kawasan timur Jawa Tengah. Tetapi menurut pengamat transportasi dari Universitas Katholik Sugijapranata Djoko Setijowarno, 150 tahun lalu telah dibangun jalur kereta

api yang menghubungkan kota Semarang dengan Temanggung sejauh 25 Km. Tujuan pembangunan transportasi berbasis rel ini adalah untuk angkutan barang dan pasukan militer, karena hal itu lebih menguntungkan bila dibanding mengangkut penumpang.

Angkutan kereta api yang diawali di jalur pantai utara (pantura) Jawa Tengah kemudian dapat berkembang secara komersial, karena adanya dukungan *hinterland* berupa pabrik-pabrik gula sebagai komoditas ekspor utama saat

itu. Di antara pabrik gula yang masih bertahan berproduksi sampai dengan masa kini adalah Pabrik Gula Cepiring di Kabupaten Kendal.

Ibarat pepatah "ada gula – ada semut", dengan pertumbuhan industri gula di sekitar kota Semarang, segera menarik kedatangan "semut" yang terdiri dari saudagar-saudagar Eropa, India, China dan domestik. Mereka berlomba dalam bisnis "si manis" ini, dengan melayarkan kapal-kapal mereka melintasi Kali Semarang sampai ke lokasi bongkar muat gula yang kini dikenal sebagai kawasan Sebandaran yang tempatnya jauh "masuk" dari eksisting pesisir pantai utara Semarang. Menurut **J.J. Stockdale** pada bukunya "*Island of Java*", kapal-kapal itu mendekat lewat Laut Jawa, bagi kapal-kapal ukuran besar terpaksa lego jangkar di lepas pantai, sedangkan untuk kapal-kapal kecil bisa masuk lewat Kali Semarang yang membelah kota.

Pada sisi kanan-kiri Kali Semarang yang juga melintas kawasan kota lama itulah dibangun pemukiman kalangan atas berkebangsaan Belanda, termasuk di antaranya bangunan rumah dinas Gubernur yang disebut bangunan **Vryheid**. Permukiman orang China, Bugis dan Jawa juga ada di sekitar kali tersebut. Selain itu, terdapat Kampung Arab, Kampung Melayu serta Pecinan yang dulu berlokasi tidak jauh dari pusat kota. Sekitar satu kilometer dari pelabuhan, terdapat Pasar Johar yang dibangun tahun 1884 berdasarkan arsitek Belanda **Thomas Karsten**. Tiang-tiang pasar yang berbentuk seperti cendawan tersebut sempat tertutup pedagang kaki lima serta bangunan baru yang cenderung "tidak nyambung", hingga pasar tersebut terkesan semakin semrawut. Namun sejak beberapa bulan lalu, telah dilakukan pembongkaran kawasan Pasar Johar yang konon akan direnovasi, dengan menembalikan pada tampilan awalnya.

Kawasan Kosmopolit

Orang-orang Belanda maupun pedagang bule asal negara Eropa lainnya, pada akhirnya memilih *De Kleine Nederland* menjadi pusat pemukiman. Penataan arsitektur kota di lahan seluas sekitar 30 hektar sengaja dibuat seperti kota-kota di Eropa, dengan kantor-kantor pemerintahan, perusahaan perdagangan,

bank, gereja, stasiun kereta api, *sociteit* alias gedung pertemuan, serta bangunan-bangunan bergaya Eropa lainnya. Dengan adanya pemukiman pendatang dari Timur Tengah, India dan China di sekitar itu, maka dapat disebut bahwa daerah ini sejak lama menjadi kawasan kosmopolitan yang dihuni berbagai ras dari segala penjuru dunia.

Menurut Liem Thiam Joe dalam bukunya *Riwayat Semarang*, disebutkan bahwa sebelum Belanda berkuasa di Jawa Tengah, sejak tahun 1416 orang Tionghoa sudah mulai perdagangan di kota Semarang dan sekitarnya. Mereka menjadi importer barang-barang dari "negeri leluhur" seperti keramik, tembikar, porselein dan kain sutera yang terkenal halus buatannya. Itulah sebabnya di kawasan pantura banyak dijumpai barang antik berupa piring, teko, cangkir, nampian dan hiasan berbahan dasar keramik China. Jalur perdagangan sutera dan barang pecah belah seperti ini sudah dimulai sejak masa kejayaan Majapahit, yang melakukan imporasi lewat pelabuhan Tuban. Beberapa kapal yang hendak berlabuh di Pelabuhan Tuban sempat karam, sehingga sampai beberapa waktu lalu banyak pemburu harta karun yang melakukan penyelaman pada perairan Tuban, yang di antaranya berhasil menemukan benda-benda antik dan berharga cukup tinggi di balai lelang Eropa. Tetapi kegiatan ini telah dilarang oleh pemerintah, karena dinilai melanggar undang-undang perlindungan benda-benda peninggalan purbakala.

Selain menjadi importer kain dan barang pecah-belah, orang-orang Tionghoa di Semarang banyak yang berusaha memproduksi gula rumahan, dengan penggilingan kecil, tetapi hasilnya cukup banyak untuk diedarkan ke pasar-pasar lokal dan sebagian lagi dikirim ke luar pulau. Besarnya komunitas Tionghoa ini dapat dilihat dari adanya kelenteng Sam Poo Kong di Gedung Batu yang masih berdiri megah sampai saat ini. Ketika "kota bawah" Semarang tumbuh kian ramai, mulai tahun 1628 banyak orang Tionghoa yang pindah ke wilayah Kranggan, yang menjadi kawasan pecinan dan kini

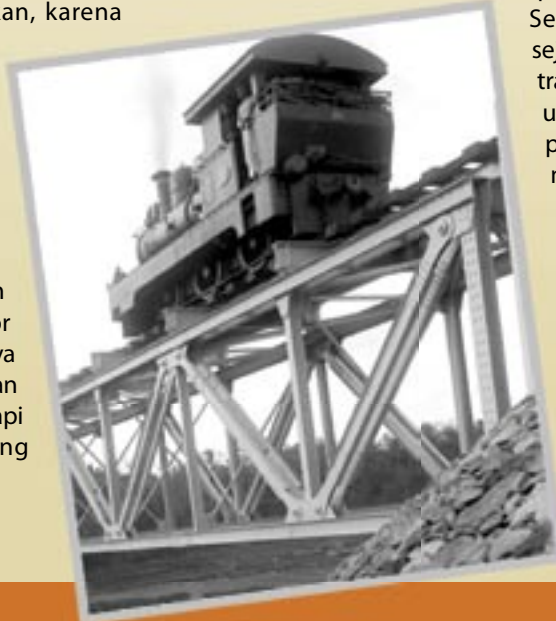
dikenal dengan deretan toko emas dan toko kain.

Menurut arsitek Andy Siswanto pada masa kolonial, zonasi di kota Semarang cukup jelas. Antaralain di kota tua terdapat Kampung Melayu yang dihuni pedagang asal Sumatera, ada Kampung Bugis yang banyak dihuni "anak kapal" asal Sulawesi Selatan, ada Kampung Arab yang merupakan hunian mereka yang berasal dari Timur Tengah, dll. Tetapi sebagian sudah berubah karena terlambat ditangani, disebabkan anggapan bahwa peninggalan lama itu tidak berharga untuk dipelihara. Sebagai salah satu contoh, terdapat kawasan pecinan yang terlambat ditangani, sehingga tanahnya mengalami penurunan. Pelebaran Kali Semarang tahun 1975-1980 banyak mengepras bangunan di kawasan pecinan, hingga



pengamat perkotaan menilai merusak morfologi kawasan kota tua, yang di banyak negara Eropa justru dilestarikan untuk penelitian sejarah maupun "dijual" sebagai obyek pariwisata.

Semarang khususnya dan Jawa Tengah umumnya, memang merupakan daerah yang banyak menyimpan kekayaan budaya masa lalu, baik yang berbentuk fisik hingga yang non bendawi. Itulah sebabnya, mengapa kunjungan wisatawan mancanegara ke provinsi ini menempati ranking ketiga setelah Bali dan Nusa Tenggara Barat. Maka pagut disayangkan, bahwa kota tua Semarang justru terkesan kurang terpelihara. Hal ini, menurut Kepala Dinas Tatakota & Pemukiman Kota Semarang Eko Cahyono bisa terjadi karena kurangnya anggaran memelihara cagar budaya, juga adanya perilaku alam berupa *rob* serta penurunan elevasi tanah, yang menggerogoti kelestarian sisa-sisa masa lalu yang sangat berharga itu. (Kalimas)



Ilustrasi.

Ilustrasi.

Gelaran Djarum Sirkuit Nasional telah usai dilaksanakan. Dimana Surabaya menjadi penyelenggara seri kesepuluh atau seri terakhir yang dilaksanakan di GOR Sudirman, 11-16 November silam.

Sepanjang penyelenggaraan ini melahirkan penguasa sepanjang sepuluh penyelenggaraan. Disektor tunggal dewasa putra, nama Alamsyah Yunus tertulis dalam buku sebagai pemilik gelar terbanyak.

Alamsyah Yunus Raja Sirkuit Nasional 2013

Dari sepuluh penyelenggaraan dia telah merengkuh delapan gelar. Pada seri terakhir lalu, Alamsyah Yunus menjungkalkan pemain non unggulan, Nugroho Andi Saputro dari JR Enkei Jakarta dua game langsung 21-18, 21-19.

Mantan pemain pelatnas itu merebut gelar pada seri pertama di Balikpapan, seri kedua di Lampung, seri ketiga di Jakarta, seri kelima di Manado, seri ketujuh di Denpasar, seri kedelapan di Semarang, seri kesembilan di Jogjakarta, dan seri terakhir di Surabaya.

Dua seri lainnya pada seri keempat di Bandung, Alamsyah memilih absen lantaran pemulihan fisik menghadapi Indonesia Premier Super Series di Jakarta. Sedangkan satu seri lainnya di Medan dia kalah di perempatfinal dari Hermansyah, 21-10, 17-21, dan 19-21.

Keberhasilan ini menempatkan pebulutangkis kelahiran Jakarta 26 tahun silam itu menjadi raja Sirkuit Nasional tahun ini. Kepada wartawan selepas partai final 16 November lalu, Alamsyah mengaku senang dengan catatan prestasinya sepanjang 2013 diajang Sirkuit Nasional.

"Bersyukur sekali bisa juara lagi di sirnas seri terakhir. Mudah-mudahan ini semakin memotivasi diri saya untuk menghadapi turnamen berikutnya. Kebetulan saya tengah mempersiapkan diri mengikuti Vietnam Open dan Pertamina Open," katanya.

Bagi Alamsyah, catatan prestasi sepanjang tahun ini diluar dugaan. Pemain binaan DKI Jakarta itu menegaskan tidak memiliki ambisi tinggi sepanjang kejuaraan yang masuk kalender PB Persatuan Bulutangkis Seluruh Indonesia (PBSI) itu.

Disekor dewasa putri, Nadya Melati masih perkasa dengan koleksi tujuh gelarnya. Bedanya Nadya merebut bukan melalui sektor tunggal, melainkan ganda putri dan ganda campuran. Pemain asal Pertamina itu merebut empat gelar ganda putri berpasangan dengan Dian Fitriani, sedangkan ganda campuran berpasangan dengan pemain kawakan, Trikus Harjanto.

Rekor pada seri terakhir ini tidak hanya ditorehkan Alamsyah Yunus dan Nadya Melati saja. Bagi tim pelatnas, hasil pada seri terakhir ini juga memberi catatan merah. Betapa tidak, satu pekan



Ilustrasi.

turnamen ini tidak memberi gelar kepada tim pelatnas.

Pasangan ganda putra Ade Yusuf-Wahyu Nayaka yang menjadi satu-satunya wakil Pelatnas di partai final, takluk dari pasangan senior Rendra Wijaya/Rian Sukmawan dari PB Musica Champions dalam laga dua game 19-21, 17-21.

Tragis bagi pemain pelatnas yang menempati unggulan pertama, Yeni Asmarani. Secara tidak terduga takluk dari pemain nonunggulan Rina Andriani (PB Suluh) dalam pertarungan ketat tiga game 21-13, 18-21, 25-27.

Pelatih Pelatnas, Sarwendah Kusumawardhani pun berkomentar tentang kekalahan Pelatnas khususnya di sektor tunggal putri. Menurutnya, salah satu kelemahan ada pada motivasi pemain pelatnas.

"Pelatih telah memberikan program latihan untuk menempa kualitas pemain. Semuanya kembali ke diri masing-masing pemain. Mereka harusnya tidak cepat puas atas hasil latihan yang telah diperoleh," terangnya.

Dia menambahkan, selain teknik, kemauan dan motivasi saat bertanding juga tak kalah penting. Pemain dengan motivasi tinggi dan rasa tanggung jawab yang besar walaupun tekniknya kalah dari lawan, bisa memenangkan pertandingan.

Dari tiga seri Sirnas yang diikuti Pelatnas, Pelatnas berhasil mencatat satu gelar juara di seri Bandung. Saat itu, gelar juara dipersembahkan pasangan ganda putra, Kevin Sanjaya Sukamulyo/Hafiz

Faisal yang mengalahkan pasangan Tri Kusuma Wardhana/Christoper Rusdianto di final.

Djarum Sirkuit Nasional merupakan agenda tahunan yang diselenggarakan PB PBSI. Pada penyelenggaraan yang kesepuluh lalu, diikuti 1.100 atlet dari 126 klub se-Indonesia. Tahun ini diakui jumlah peserta menurun, lantaran tidak banyak peserta asing yang ambil bagian.

Menurut Sekretaris Umum Pengprov PBSI Jawa Timur, Eddy Sabarudin, menurunnya jumlah peserta di seri kesepuluh ini lantaran berbarengan dengan kejuaraan di China dan Korea. "Event-nya hampir berbarengan, dan selanjutnya mereka mengikuti kejuaraan di Hong Kong," terangnya.

Sementara nomor yang dipertandingkan adalah empat kategori umur. Yakni pemula (U-15 tahun), tunggal dan ganda remaja (U-17), tunggal, ganda, ganda campuran taruna (U-19), Tunggal, Ganda, dan Ganda Campuran dewasa.

Jawa Timur bisa tersenyum puas lantaran pemain andalannya merebut satu gelar, disektor tunggal dewasa putri. Pebulu tangkis asal Jaya Raya Suryanaga Surabaya, Tike Arieda Ningrum, mengalahkan Fitriani (Exist), 23-21, 21-16.

Gelar ini melengkapi catatan prestasi Tike dengan empat gelar. Tiga gelar sebelumnya direbut Tike pada sirnas di Medan, Denpasar dan Yogyakarta. Hasil tahun ini menjadi prestasi terbaiknya sepanjang mengikuti turnamen nasional. "Hasil di seri terakhir sesuai target," ujar Tike. (jamrud)



Ilustrasi.

KULINER NUSANTARA

Menghapus Ragu dengan Ayam Betutu

Tak semua kuliner asli dari Bali mengandung unsur haram. Di antaranya ayam betutu, be-paseh dan sate lilit

PENDATANG yang beragama Islam dan untuk pertama kali mengunjungi Pulau Bali, kebanyakan merasa ragu bila harus menyantap kuliner khas Pulau Dewata. Walau di hampir semua kota di Bali terdapat rumah-makan Muslim, dengan aneka hidangan bernuansa Lamongan, Surabaya, Yogja, Banyuwangi, Minang hingga Betawi, tetap saja muncul kekawatiran: jangan-jangan peralatan masakannya terkontaminasi oleh masakan yang mengandung B-2!

Padahal, kuliner asli Bali bukan hanya terdiri dari *Babi Guling* Gianyar, *Kolobak*/*Siobak* Singaraja atau *Lawar* Badung saja. Di Bali juga dikenal kuliner asli mulai dari *be paseh*, *ayam betutu*, *sate lilit*, hingga *pelecing kangkung*, dll, yang ditanggung akan mampu mengikat selera, sekaligus halal.

Juga harus diketahui, walau mayoritas penduduk Pulau Bali adalah penganut Hindu, tetapi di sana terdapat komunitas Islam yang cukup signifikan di hampir semua kabupaten. Mulai Sumber Klampok hingga ke Seririt di Kabupaten Buleleng, di jalur lintas utara maupun dari Kelatakan-Melaya-Mendoyo hingga Tegalcangkring di jalur selatan, terdapat desa-desa muslim yang selain ditandai masjid lumayan megah juga terdapat madrasah, sebagai cirri keberadaan umat Islam.

Toleransi Beragama

Bukan hanya pada sisi lintasan transportasi Jawa-Bali di jalur selatan Kabupaten Jembrana saja terdapat komunitas muslim. Bahkan di pedalaman seperti Candi Kuning Kabupaten Tabanan, Pegadungan Kabupaten Buleleng, Loloan Kabupaten Jembrana, terdapat kampung-kampung muslim yang berdampingan secara harmonis dengan lingkungannya yang Hindu.

Keberadaan warga muslim yang oleh penganut Hindu di Bali disebut sebagai *Nyama Selam* (saudara yang beragama Islam), sudah cukup lama. Asal usul mereka antarlain para perajurit asal Bugis, Madura, Jawa ataupun Sasak yang desersi ketika dimanfaatkan Belanda untuk memerangi kerajaan Buleleng. Mereka melarikan diri ke arah perbukitan selatan kota Singaraja kemudian menetap di Pegadungan. Selain itu juga terdapat pendatang baru dari Jawa dan Madura yang umumnya menghuni jalur pantura Kabupaten Buleleng. Sedang yang bermukim di jalur selatan Kabupaten Jembrana, terdapat pendatang asal semenanjung Malaya yang bermukim di Melaya (baca: *Melaye*). Sementara yang melanjutkan pengembaraan ke pedalaman akhirnya bermukim di Loloan. Sampai dengan saat ini mereka masih berbahasa Melayu dengan logat mirip *Upin-Ipin*.

Bahkan di Puri Agung Karangasem, sampai dengan saat ini masih hidup tradisi melaksanakan acara *madikir* (pengajian) yang selalu diselenggarakan pada tiap malam Jum'at Legi. Acara ini sebagai penghargaan terhadap **Jero Seroja** wanita muslim asal Kampung *Dangin-sema* yang diperisteri **I Gusti Gde Djelantik** pemegang tahta kerajaan Karangasem (1887-1896), yang juga dikenal sebagai penunjang dana pembangunan semua mesjid lama di seluruh Karangasem dan sempat membiayai beberapa orang menunaikan ibadah haji ke Mekah,

Nyama Selam yang berasal dari berbagai daerah ini, juga menyebar hingga ke Klungkung, yang dikenal sebagai pengikut mubalik asal Demak. Komunitas Islam yang lebih tua,

diketahui ada sejak pemerintahan Dalem Waturenggong (1480-1550). Mereka merupakan pengikut Sayid Abdulrachman, yang menurunkan masyarakat muslim di kampung Buitan dan Saren-Jawa di desa Budakeling, Kecamatan Manggis, Kabupaten Karangasem. Toleransi beragama di Bali tidak hanya ditujukan kepada pemeluk Islam, tetapi juga kepada penganut Budha dan Nasrani. Hal ini terbukti tetap berperannya para pandita Budha dalam berbagai upacara sakral, serta toleransi terhadap raja dan kerabat pemegang tahta Puri Buleleng ketika mereka beralih ke agama Nasrani.

Kearifan Lokal

Berbeda dengan penganut Islam yang mengharamkan daging babi karena ada dasarnya dalam aqidah, penganut Hindu bukannya mengharamkan daging sapi, tetapi menghindari makan masakan yang berunsur daging sapi karena penghormatan kepada satwa suci kendaraan dewa Syiwa. Terdapat juga pandangan lain yang berlaku di kalangan masyarakat agraris, yang menyebutkan bahwa bila setiap hari dilakukan pemotongan sapi, maka lama kelamaan masyarakat akan kehilangan alat produksi pertanian, karena sapi juga dimanfaatkan untuk membajak sawah maupun sarana angkut barang dengan menarik gerobak.

Tetapi kearifan lokal menghindari kuliner berbasis daging sapi tersebut pernah berdamak

membingungkan para pedagang bakso yang bermaksud mengembangkan usahanya di Pulau Dewata. Bakso pikul maupun rombongan hingga rumah makan yang kebanyakan berasal dari Solo, Jawa Tengah dan Malang, Jawa Timur ini, banyak yang mengalami sukses usaha ketika melakukan pengembangan usaha ke luar daerah asal. Karenanya banyak bermunculan *brand local* "Bakso Solo", "Bakwan Malang" dll di kota-kota besar maupun kecil hampir di seluruh Indonesia.

Tetapi ketika mereka mencoba berusaha di Bali, langsung menghadapi dilemma. Sebab bila mereka tetap memproduksi bakso sapi, dagangannya tak akan laku. Sementara itu bagi mereka yang beralih menjual bakso berbahan utama daging babi, dari segi penjualan memang mengalami sukses, tetapi dari sisi komunitas "bakso-men" mendapat reaksi keras karena dinilai melanggar aqidah dengan memperdagangkan makanan haram. Padahal di negeri asal kuliner yang bernama bakso ini, yakni di negeri China, masalahnya tak segawat itu. Negara tirai bambu yang berpenduduk sekitar 1,2 miliar, juga dihuni lebih dari 100 juta warga muslim. Dalam hal perbaksoan, mereka yang beragama



Ilustrasi.

Islam memodifikasi bahan dasar kuliner ini dengan daging sapi atau ikan laut, sedangkan yang non-muslim bertahan dengan bahan dasar daging B-2. Konon di China utara juga terdapat bakso yang berbahan dasar daging kuda.

Mulai Dikenal

Pada awalnya, wisatawan nusantara (wisnus) yang berwisata ke Bali umumnya mencari *gagapan* (oleh-oleh) yang terdiri dari buah salak asal Sibatana yang “mak nyus”, kacang Bali yang kecil-kecil tetapi *crispy* atau paling banter *brem* tape ketan yang dapat digolongkan dalam jenis *wine* dan bukan termasuk *long drink*. Tetapi dengan semakin banyaknya buah-buahan dan hasil pertanian dari Jawa yang masuk ke Pulau Dewata hingga mendesak hortikultura lokal Bali yang lahan penanamannya kian sempit, mulai bermunculan oleh-oleh “aspal” (asli dijual di Bali tetapi palsu karena didatangkan dari Jawa). Salak yang dikemas di pusat oleh-oleh, didatangkan dari Bangkalan Madura, yang meskipun sama-sama legit tetapi umumnya mengandung rasa asam dan kurang “nendang”. Demikian pula dengan kacang yang awalnya dipelopori oleh perusahaan *Kacang Rahayu*, ukurannya menjadi lebih besar dengan *taste* yang kurang gurih.

Untuk makanan olahan yang pertama dikenal oleh pendatang hanyalah *pelecing* kangkung dari Singaraja, tetapi kemudian dikenal pula ayam *betutu* sebagai kuliner khas daerah Gilimanuk, serta *be paseh* (pepes ikan laut) yang dikemas oleh masyarakat sekitar Guwa Lawah Kabupaten Klungkung.

Pelecing kangkung: Meskipun sama-sama berbahan sayuran kangkung, tetapi pelecing tidaklah sama dengan *tumis* kangkung yang dikenal sebagai kuliner dengan nuansa Jawa. Apalagi dengan *cah* kangkung yang konon berasal dari China. Keduanya lebih kuat menonjolkan rasa gurih dari racikan bumbu dapur yang digoreng dengan minyak. Sementara bahan dasar pelecing Singaraja yang merupakan adaptasi masakan Pulau Lombok, menggunakan jenis kangkung muda berukuran kecil-kecil ditambah taoge, dengan bumbu yang hanya terdiri dari cabe rawit, terasi, garam dan tomat yang diuleg menjadi satu hingga lumat. Daun kangkung tak ditumis dengan minyak goreng tetapi

cukup disiram air mendidih, hingga meskipun cukup lembek tetapi warnanya tetap hijau segar. Untuk menghidangkan, kangkung dan taoge dilumuri sambalan yang sudah dibuat dan cukup ditambah dengan kacang goreng yang masih terbungkus kulit ari serta serundeng kelapa. Pelecing kangkung yang rendah protein dan lemak tetapi berkalori tinggi ini, lebih nikmat apabila disantap dalam keadaan panas dengan tingkat kepedasan yang “wah”.

Be Paseh: Seperti kebanyakan pepes ikan, maka bahan dasarnya dapat dipilih jenis-jenis ikan, seperti tongkol, kakap maupun ikan kembung. Ragam kuliner ini jelas halal, karena bumbunya terdiri dari rempah-rempah seperti bawang merah, bawang putih, kemiri, terasi, jahe, kunyit, daun salam, serai, air asam dan garam. Cara masak juga hanya dengan cara menghaluskan bumbu untuk dibalurkan ke sekujur tubuh ikan yang sudah dibersihkan, kemudian didiamkan selama 30 menit agar bumbu meresap. Selanjutnya dibungkus dengan daun pisang dan dikukus dalam panci kukus selama 30 menit, untuk kemudian dimatangkan dengan memanggang si atas barang arang selama 15 menit. Be paseh bukan hanya lezat dan halal tetapi juga cukup aman untuk dikonsumsi karena kandungan protein, lemak dan kolesterolnya cukup rendah sementara kalorinya mencapai 143 kalori/porsi.

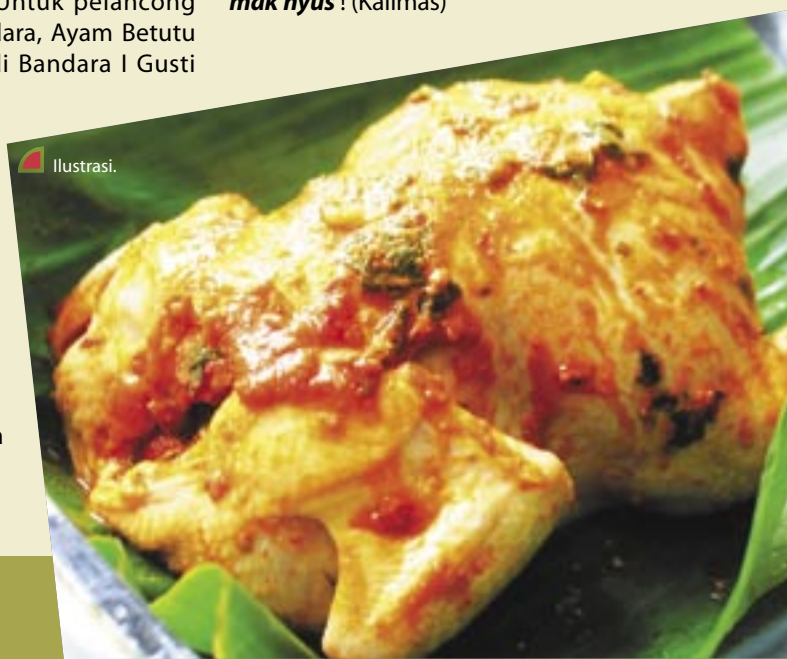
Ayam Betutu: Jenis masakan ini, sekarang dapat disebut sebagai primadona di antara kuliner khas Bali. Hal itu ditandai dengan kenaikan status dari yang semula hanya dijual di warung-warung kecil dekat Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk, kini sudah masuk ke level restoran tersohor dan hotel berbintang. Untuk pelancong dengan pesawat udara, Ayam Betutu juga dapat dibeli di Bandara I Gusti Ngurah Rai.

Mula nya ayam betutu hanya dikenal di lingkungan penduduk Gilimanuk, tetapi sejak sepuluh tahun lalu telah menyebar ke seluruh Bali, dengan produsen terbesar yang berada

di desa Melinggih, Kecamatan Payangan, Kabupaten Gianyar. Bumbunya mirip opor ayam, tetapi nuansa pedasnya sangat dominan. Cara memasaknya terhadap tiap ekor ayam utuh yang telah dikeluarkan jeroannya, lebih dulu dilumuri rata dengan bumbu untuk kemudian dipanggang di atas api sekam padi, baru setelah masak lalu dimasukkan ke kuah cair. Menyantap masakan ini akan lebih nikmat bila dibarengi dengan sambal *matah* (mentah) yang ditambah irisan bawang merah. Apabila lidah merasa kepedasan, jangan digelontor dengan es, tetapi lebih baik dengan air teh hangat yang akan mempercepat redanya rasa pedas.

Pelopop penyebaran popularitas ayam betutu, konon adalah Bu Nengah dengan warung kecilnya bermerek “Ayam Betutu Rina” yang kini telah mempunyai beberapa gerai. Sayangnya, masakan ayam betutu ini tak tahan lama hingga kurang pas sebagai oleh-oleh bagi mereka yang menggunakan angkutan jarak jauh dengan waktu tempuh lebih dari 8 jam. Tentang hal itu, Bu Nengah punya kiat khusus bagi mereka yang akan membawa ayam betutu sampai ke Surabaya atau tempat lain di Jawa Timur: usahakan bungkusan ayam betutu selalu berada dekat dengan *outlet* AC mobil.

Yang paling cocok memang membawa oleh-oleh ayam betutu dengan pesawat udara. Namun perbedaan harga bisa menjadi pertimbangan yang menciutkan nyali, karena bila membeli di Gilimanuk harga masakan ayam betutu lengkap, hanya sekitar Rp.75.000, sedang bila membeli di bandara, bisa melambung menjadi antara Rp.100.000 hingga Rp.125.000 per ekor! Namun untuk penggemar kuliner yang serius, masalah harga sering tak jadi soal. Yang penting: **mak nyus!** (Kalimas)



The Power of Negative Thinking Sebuah Cara “Tak Biasa” untuk Meraup Sukses

Buku ini sejatinya ditulis setelah buku sebelumnya *The Power of Positif Thinking*, karya **Norman Vincent Peale** telah menginspirasi jutaan orang untuk mengambil perspektif yang optimis. Kini, melalui buku ini **Bob Knight** menjelaskan mengapa “negative thinking” sesungguhnya akan menghasilkan lebih banyak hasil positif, baik dalam olah raga maupun kehidupan sehari-hari.

Bob Knight adalah pelatih basket dengan rekor pencapaian terbaik kedua sepanjang sejarah NCAA (dengan 902 kemenangan), kini ia berbagi tips mengenai kemenangannya. Kemenangan timnya yang sering dicapai dengan cara meminimalisasi kesalahan. Filosofi kepelatihannya adalah dengan memupuk kedisiplinan supaya “siap menang”, daripada berharap untuk menang. Artinya, harus mengerti kelemahan-kelemahan dan melatih diri untuk mencegah hal-hal yang tidak diinginkan. Dan, ketika akhirnya sukses, Bob menjaga diri untuk tidak terlalu hanyut dalam kegembiraan. Ia segera berkonsentrasi pada pertandingan berikutnya.

Apa yang tampak terlalu bagus untuk menjadi nyata, sejatinya kita perlu berhati-hati, memikirkannya dengan masak-masak sebelum menjadikannya panduan dalam kehidupan nyata. Memberi perhatian pada sisi buruk memang sulit namun penting guna mencapai sukses jangka panjang di pekerjaan atau dalam situasi apapun.

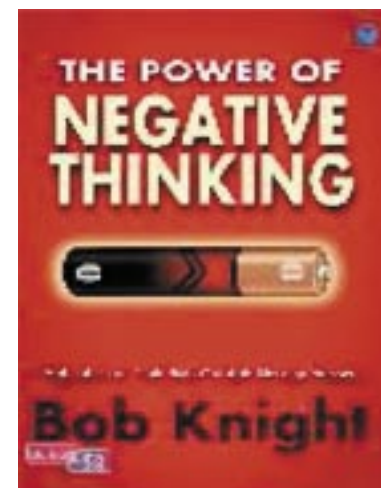
Yang dimaksud Bob Knight *The Power of Negative Thinking* adalah sikap waspada pada segala kemungkinan buruk di segala situasi, hal ini adalah cara terbaik untuk membawa hasil-hasil yang positif. Contohnya, kita sadar akan turun hujan. Tetapi kita mengabaikan hal itu dan tetap akan menyelenggarakan acara outdoor lengkap dengan makanan, permainan, hiburan, dekorasi, maka kita beresiko menghadapi kegagalan karena optimisme buta.

Jangan pernah berpikir suatu hal akan berhasil hanya karena berpikir itu akan berhasil. Perencanaan melebihi perbaikan. Dan perencanaan yang baik (lengkap dengan kemungkinan negatif) sejak dini, akan meminimalkan atau bahkan menghindarkan kegagalan.

Stop and think. Ini adalah ungkapan yang sudah Bob Knight gunakan untuk memperkenalkan cara baru yakni mempertimbangkan sesuatu, menganjurkan untuk menarik diri dari sebuah keadaan, dan melihatnya dari sudut pandang baru.

Stop and think. Yang dikatakan Bob Knight ini selalu merupakan pendekatan terbaik sebelum bergegas maju dengan semangat tanpa waspada.

Positif thinking atau negative thinking itu pilihan, inti dari semua itu adalah cara pandang kita untuk mencapai kesuksesan. Jika positif thinking mengambil cara berpikir optimis untuk sukses, negatif thinking mengambil cara berpikir mengantisipasi kesulitan, hambatan, bahkan kemungkinan kegagalan untuk dapat mencapai kesuksesan.



Judul : The Power of Negative Thinking : Sebuah Cara “Tak Biasa” untuk Meraup Sukses
Penulis : Bob Knight
Penerbit : Grasindo
ISBN : 978-602-251-108-3
Tebal : xiii + 239 hal.



Ragam Pendapat HUT PELINDO III ke-21

Tepat pada tanggal 1 Desember 2013 yang lalu, PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) merayakan hari jadinya ke-21 tahun. Berbagai perayaan dihelat untuk memeriahkan ulang tahun yang baru tahun ini diadakan. Harapan dan target untuk Pelindo ke depannya terus dipanjatkan untuk pembangunan di segala sektor ke arah lebih baik. Berikut akan kita simak bersama beberapa tanggapan dan impian pegawai Pelindo III :



Donna Rizka (Subdit Tresuri)

Saya sudah bekerja disini selama lebih dari 4 tahun dan pernah mengalami rotasi dalam mutasi pegawai. Banyak hal yang membuat saya betah kerja di tempat ini, selain karena lingkungan yang menyenangkan ditambah saat pembagian bonus yang sama menyenangkannya, hehe.. Namun, ada satu hal yang membuat saya harus berpikir ulang ketika mendapat mandat untuk dinas ke luar kota, hal itu bagi ibu yang masih memiliki anak balita tentu saja sedikit berat. Harapan untuk Pelindo III ke depannya adalah menjadi pelabuhan internasional yang lebih bagus lagi, baik dari segi SDM, fasilitas dan kualitas pelayanannya dan jangan pernah puas atas kemajuan yang sudah dicapai karena tolak ukur sekarang adalah pelabuhan – pelabuhan negara lain yang lebih maju. Sukses Pelindo III!

Anwar Siregar (Subdit Pelayanan Terminal)

Sudah hampir 2,5 tahun saya bekerja di Pelindo III terhitung sejak masa orientasi dan selama bekerja disini saya merasa lebih banyak sukanya. Saya banyak menghabiskan masa kerja di Kantor Pusat dan menikmati bekerja di pelabuhan, karena pimpinan selalu memberikan arahan dan motivasi untuk mencapai target dan melakukan pekerjaan secara profesional. Harapn untuk Pelindo III ke depan yang pasti adalah semakin maju dan pegawai semakin sejahtera ditambah pelayanan kesehatan semakin baik dan pembangunan infrastruktur tertata dengan baik sehingga bisa menjadi BUP yang semakin berkualitas.



Dyah Ayu Kusumaningrum (Biro Perencanaan)

Selama kurang lebih 4 tahun bekerja di Pelindo III saya menikmatinya, terutama dengan adanya program *family gathering* karena bisa merekatkan kekeluargaan, selain itu juga saat pembagian bonus dan beberapa program – program kesejahteraan pegawai di Pelindo III. Harapan di ultah ke-21 ini semoga Pelindo III mampu menjadi *world class port* dan mampu bersaing dengan pelabuhan lain di dunia, karena dengan demikian secara tidak langsung kesejahteraan pegawai meningkat. Disamping itu juga perlu untuk ditambahkan ruang khusus untuk *pumping* ASI, sehingga ibu – ibu pekerja yang memiliki bayi tidak harus mencari – cari tempat tersembunyi seperti di kamar mandi untuk *pumping*.

Bibit Kurnianingsih (Subdit Supervisi Investasi)

Selama bekerja di Pelindo III banyak suka duka yang saya alami diantaranya adalah suasana kerja yang nyaman, teman kerja yang asik sehingga mengurangi kejenuhan saat bekerja. Beberapa kerjaan yang belum pernah ditangani juga menjadi tantangan dalam bekerja disini sehingga perlu belajar untuk menyesuaikan ritme kerja yang ada disini. Harapan saya untuk Pelindo III adalah semoga tetap menjadi yang pertama dalam hal pengembangan pelabuhan terutama di Indonesia. Jaya Pelindo III!



SELAMAT ATAS PRESTASI

JUARA 3

Kategori BUMN Logistik
Berdaya Saing Terbaik
Dalam Ajang
ANUGERAH BUMN 2013
Membangun Daya Saing
Menuju BUMN Unggul



Jakarta, 5 Desember 2013

Terbaik 3

Kategori Laporan Kerja Humas
Kementerian/LPNK/BUMN/PTN

Harapan 2

Kategori Advertorial
Kementerian/LPNK/BUMN/PTN

Harapan 2

Kategori Website
Kementerian/LPNK/BUMN/PTN

Dalam Ajang
ANUGERAH MEDIA HUMAS
2013



Solo, 20 November 2013

MAJALAH
DERMAGA
DERMAGA PELINDO III

BEST INTERNAL
COMMUNICATION
MEDIA PROGRAM 2013

Dalam Ajang
PR Program & People
of The Year 2013

Jakarta, 7 November 2013



@pelindo3



Humas Pelindo III



Humas Pelindo III

Leading in Port Information
www.majalahdermaga.com



**DALAM RANGKA
HUT KE-21
PELINDO III**

